Gunnar Remer

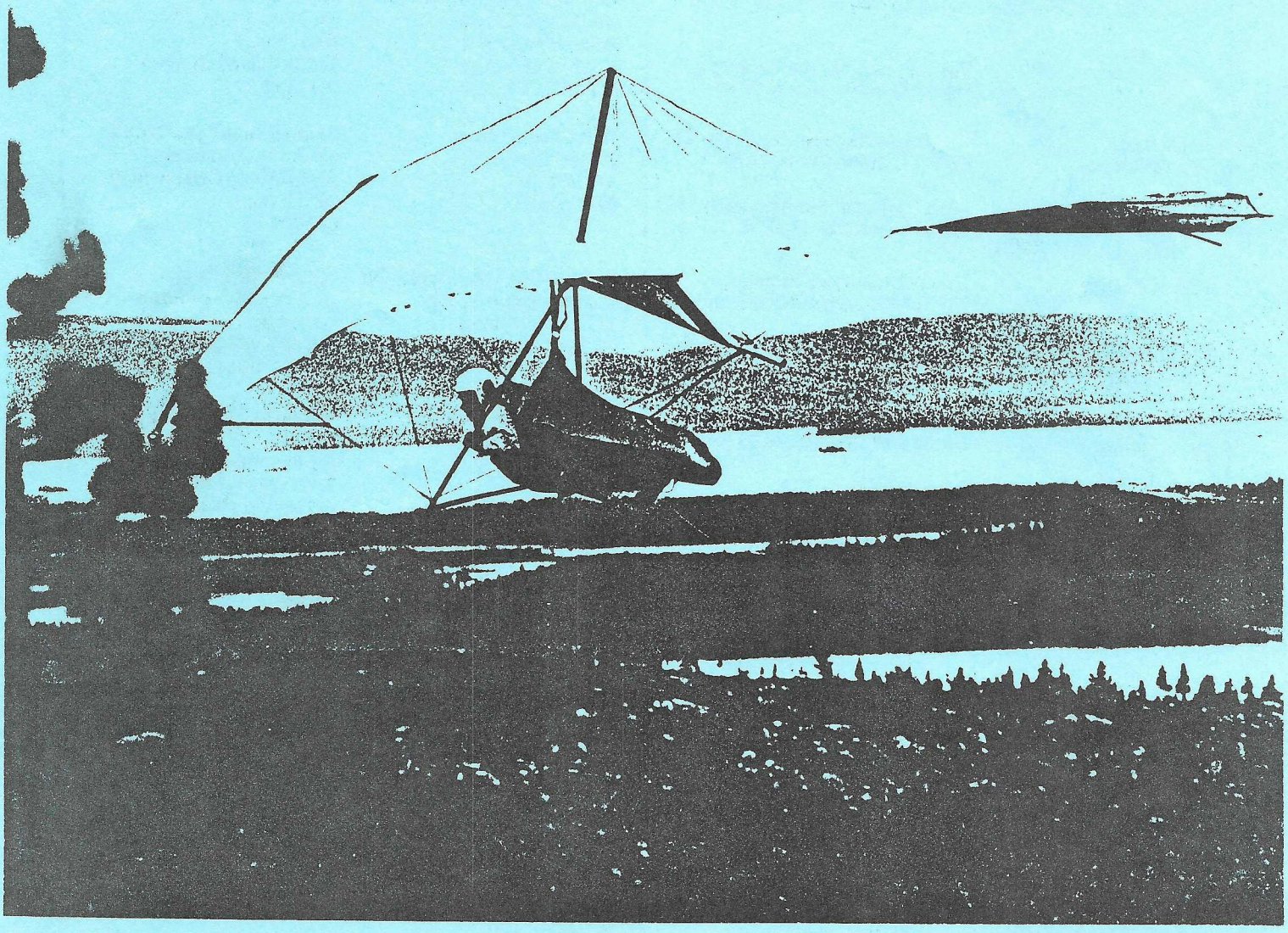
SVENSKA FLYGSPORTSFÖRBUNDET
HÄNGFLYGSEKTIONEN

SVENSKA FLYGSPORTFÖRBUNDET
SWEDISH AVIATION SPORTS FEDERATION
FSF

HYPOXIA

HÄNGFLYGARNAS TIDNING

Nr 46
Juni 1993



Läs allt om problemet att glömma kroken
Att välja rätt hängglidare

Hypoxia är ett informationsorgan för alla klubbmedlemmar i alla hängflygklubbar anslutna till Svenska Flygsportförbundet (FSF). Hypoxia ges ut fyra gånger per år och distribueras direkt till medlemmarna. Det ankommer på klubbarna att hålla FSF med aktuell medlemslista på sätt som särskilt informeras om. Meddelanden som FSF Hängflygsektion (FSF/H) vill skall nå klubbars styrelse, grupper av medlemmar eller enskilda medlemmar och som publicerats i Hypoxia behöver inte sändas på annat sätt.

FSF/H är en sektion i FSF och associerad till Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK). Genom KSAK är FSF anslutet till det internationella Flygsportförbundet (FAI) och FSF/H till dess Hängflygkommission (CIVL). FSF-anslutna klubbar är anslutna till Riksidrottsförbundet (RF).

HÄNGFLYGSEKTIONENS STYRELSE EFTER ÅRSMÖTET VÅREN 1993

Ordförande, utbildning, regler, kontakt Lfv, Hypoxia	Rolf Björkman, Backlöksvägen 103 165 77 Hässelby, 08-739 39 70
Vice ordf, kassör, distansliga, försäkringar	Hasse Johansson, Håkmark 254 905 91 Umeå, 090-383 28
Sekreterare	Per Viklund, Malma Backe 1 C 756 47 Uppsala, 018-30 92 89
Bogsering, bitr. tävlingar	Anders Andersson, Noremon 13 827 00 Ljusdal, 010-60 46 80
Tävlingsansvarig	Mats Karlsson, Sunnanvägen 14 D 222 26 Lund, 046-12 97 21
Bitr. tävlingar	Urban Olofsson, Postgatan 7 982 31 Gällivare, 0970-152 61
Flygsäkerhetsfrågor lägerverksamhet	Jon Bergström, Tulegatan 53, 4 tr 113 53 Stockholm, 08-612 79 95
Suppleant, extern information	Louise Strömbäck, Pryttsgatan 19 431 31 Mölndal, 031-61 27 95
FSF styrelse, ordinarie	Per Viklund
suppleant	Rolf Björkman
Repr. FAI CIVL	Mats Karlsson
FSF och FSF/H valberedning	Annika Olsson, 0647-511 70 Håkan Sundin, 060-55 22 87

HYPOXIAS REDAKTÖR OCH ANSVARIG UTGIVARE

Rolf Björkman
Backlöksvägen 103, 165 77 Hässelby
Tel. 08-739 39 70, 010-218 39 24

Nästa nummer 1993-09-15, presstopp 1993-08-10

FSF/H-ANSLUTNA KLUBBAR

Albatross Hängflygklubb
c/o Michael Andersson
Fodergränd 24
931 53 Skellefteå
0910-523 46

Aquil Hängflygklubb
c/o Bengt Hammarsten
Kolgränd 5
910 24 Obbola
090-451 05

Arctic Hanggliding Club
c/o Roland Eriksson
Högalidsgatan 5, 7 tr
981 35 Kiruna
0980-169 69

Arjeplogs Hängflygklubb
c/o Karl Axel Dahlberg
Box 121
930 90 Arjeplog
0961-108 50

Dala Hängflygklubb
c/o Börje Haglund
Järnvägsgatan 3
784 63 Borlänge
0243-392 65

Dundrets flygklubb
c/o IOGT-NTO
Box 18
983 21 Malmberget
0970-237 40

010-2049143

Friflygarna HFK
c/o Robert Reinholdsson
Stationsgatan 1C
933 00 Arvidsjaur
0960-129 61

Frösö Hängglidarklubb
c/o Jöran Redin
Lottgatan 16
831 45 Östersund
063-10 10 28

Gwaihir Hangglidingklubb
c/o Dennis Lewrén
Hvitfeldtsgatan 4
411 20 Göteborg
031-13 01 12

Hammars HFK
c/o Anna-Karin Åkesson
Hammar 27
270 21 Glemmingebro
0411-225 44

HIF Glidflygarna
Högskolans IF
951 87 Luleå
0920-690 78

Skånes Drakflygarklubb
c/o Anna Sonesson
Söderåsv. 1, Gunnarstorp
267 90 Bjuv
042-707 30

Stockholms Hängflygklubb
Tomtebogatan 11 ö.g.
113 39 Stockholm
08-33 13 18

Sundsvalls Hänggäng
c/o Göran Westerlund
Älvgatan 4
862 00 Kvissleby
060-51 31 31

Umeå Hängflygklubb
c/o Hasse Johansson
Håkmark 254
905 91 Umeå
090-383 28

Vårgårda Hängflygklubb Lyftet
c/o Flemming Göransson
Trastvägen 7 K
447 00 Vårgårda
0322-237 22

Vänersborgs Hängflygklubb Pegasus
c/o Lennart Karlsson
Lilla Håjumsgatan 11 D
461 35 Trollhättan
0520-186 24

Ållebergs Hängflygklubb Ikaros
c/o Leif Johansson
Idrottsgatan 9
522 00 Tidaholm
0502-144 86

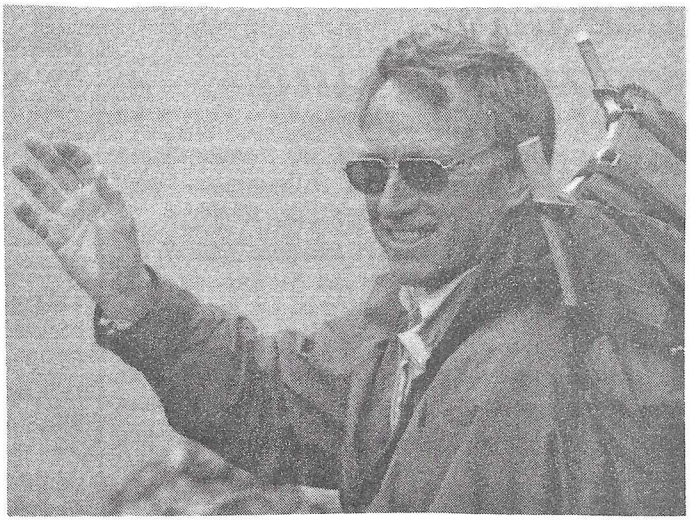
Åre Drakflygarklubb
Box 151
830 13 Åre

Örebro Hängflygklubb Örhänget
c/o Bengt Höök
Boskärsgatan 17 B
702 25 Örebro
019-10 38 65

Ö-viks Vingar
c/o Lennart Eriksson
Överbilla 3451
890 27 Överhörnäs
0660-732 15

Omslaget: Start från Galtis
Foto: Karl Axel Dahlberg

Redaktören har ordet



Rolf Björkman

Vi har redan haft två allvarliga haverier i år. Båda var mycket lika varandra, piloten glömde kroka i sig före bogserstart. I det ena fallet slutade det tyvärr med pilotens död. I det andra fallet fick piloten mycket allvarliga skador. Efter långvarig sjukskrivning finns hopp om att äventyret slutar utan bestående men.

Dessa händelser kan teoretiskt sett vara utfall av slumpen. Händelseförloppen talar dock för att problemet ligger djupare. Från flera håll, inte minst från haveriutredarna kommer signaler om att man ute i landet på många håll inte har förståelse för säkerheten och de bestämmelser som reglerar verksamheten. Man tolkar bestämmelserna som det passar den egna verksamheten trots att andemeningen måste stå klar för var och en.

Hur kan det komma sig att man trots allt om sagts i t ex denna fråga angående att säkerställa att bogserstart måste kunna avbrytas ändå tolkar det som att man inte behöver följa den regeln och att man kan sitta i hela grupper av erfarna piloter och föra den tolkningsdiskussionen? Det borde rimligen vara mycket tydligt vad sektionen haft för vilja och andemening i den frågan.

Hur kan det komma sig att man inte har strikta rutiner i sin verksamhet på lokal nivå? På den frågan borde jag som både ordförande i hängflygsektionen och utbildningsansvarig ha klara besked att ge. Ändå känner jag en osäkerhet om "varför" och "vad skall göras".

De piloter som på klubbnivå bedriver verksamhet på visst sätt gör det på just det sättet därför att man blivit lärd eller uppfostrad att göra det så. I samband med händelser av den här typen som att glömma kroka i sig vid bogsering är det lätt att finna syndabocken på nära håll nämligen piloten själv eller bogserledaren. I själva verket ligger det reella ansvaret på en högre nivå. Vem har godkänt bogserledaren? Vem har utbildat bogserledaren? Vem har utbildat piloten? Vem har föreslagit instruktören som lämplig? Vem har utbildat instruktören? Vem har ställt kraven för olika behörigheter? Det finns anledning att fundera var just Du eller jag befinner sig i den här kedjan. Själv är jag naturligtvis inte befriad från ansvar utifrån den uppgift jag har inom organisationen.

När allvarliga händelser inträffar börjar man mera fundera i dessa banor. Vi i styrelsen har tryck på oss från olika håll. Dels vill vi att verksamheten skall flyta säkert och haverifritt, dels vill vi att verksamheten skall just kunna bedrivas utan att stanna på grund av att för höga krav ställs. Det senare kravet stöds och trycks på oss i större utsträckning från den lokala nivån. T ex vill man inte ha för höga krav på instruktören för att tas ut, för då har man ingen att sända till utbildning, och har man ingen så stannar det. Man vill ha genvägar till bogserledarskapet för att få tillräckligt antal för att kunna bedriva full verksamhet. Man vill ha dispenser från vissa saker eftersom de lokala förutsättningarna saknas. Listan skulle kunna göras lång.

Forts sid 4

VÅRT EMBLEM!

FSF/H emblem

Vårt emblem i blått, gult, svart och vitt.
Beställes hos kassören lämpligast genom att sätta in den aktuella summan på FSF/H postgiro 91 29 93-3.
Glöm inte adress.

Tyg: 25 kr/st, 20 kr/st vid över 10.

Klisterdekal: 5 kr/st, 40 kr/10 st.

Trevligt att ha på väskan, jackan eller andra saker som syns, bilen t.ex.
Visa att Du flyger på det trevligaste sättet som finns.

SVENSKA FLYGSPORTSFÖRBUNDET
HÄNGFLYGSEKTIONEN

Kaos och misstro

FSF årsmöte gav ingen sammanslagning

Av Per Viklund

Sammanslagningen av KSAK och FSF var förstås den mest intressanta punkten på FSF årsmöte i år. Under det gångna året har det funnits en vilja till sammanslagning från båda förbunden. Det har dock funnits tre hinder för att den skulle kunna genomföras.

Flera hinder

Det första hindret har legat i att medlemmarna i KSAK velat försäkra sig om att de inte skulle behöva dela med sig av sin förmögenhet i och med att det blir endast ett förbund.

Det andra har varit att FSF´s medlemmar inte har velat ta över KSAK´s skulder eller förpliktelser. De har därför krävt att den nya organisationen ska ha ett nytt organisationsnummer.

Det tredje har varit att FSF har krävt att om den nya organisationen ska ha KSAK med i sitt namn så ska det inte finnas någon annan organisation med det namnet.

Under årets lopp har dessa hinder undanröjts. KSAK har funnit en lösning för Flygrevyn och Ålleberg som tidigare utgjort ekonomiska problem. Man har även kommit överens om att bilda en organisation för förvaltning av sin förmögenhet. Allt detta till trots kommer det ett fax till FSF styrelse en vecka före årsmötet från KSAK´s ordförande, där det står att förutsättningen för en sammanslagning är att:

- FSF läggs ner och uppgår i KSAK.
- Organisationen skall ha kvar KSAK organisationsnummer.
- KSAK kommer att lösa sina kvarstående ekonomiska problem under året.

Sänkning

När detta når Fallskärmsförbundets styrelse beslutar den att uppmana samtliga sina klubbar att rösta nej till förslaget. Dessa tillsammans med skärmflyget sänker sedan förslaget.

Var detta bra kan man undra? För oss innebär det att vi kvarstår med anslutning till två förbund. Detta betyder dubbla avgifter men bara inflytande i det ena förbundet. Vårt inflytande är exempelvis begränsat i det förbund som har mandat över FAI-anslutningen och som dessutom har myndighetsutövning för hängflyg delegerat från Luftfartsverket.

Kort sagt, en bra förankrad sammanslagning hade varit att föredra. Nu då detta inte har skett måste vi fundera om vi ska göra något åt vår situation.

Efter kommer det, och det är min personliga gissning, att dröja länge innan vi får se en sammanslagning.

Utmärkelser

Till sist vill jag berätta att Anders Andersson och Håkan Sundin tilldelades förtjänstplaketter i silver för sitt arbete med flygbogseringen. Mycket välförtjänt tycker jag.

Ordförandens kommentar

Effekten av sammanslagningen skulle ha utfallit 1 jan 1994. Vi har nu hösten på oss att hitta samförståndslösningar. Självklart kan vi i FSF/H inte acceptera dubbla avgifter. Målet måste vara att hamna på den planerade nivån eller lägre.

Vårt arbete med att bilda ett Hängflygförbund som är en egen juridisk organisation fortsätter och kanske är än viktigare nu så att vi kan välja väg.

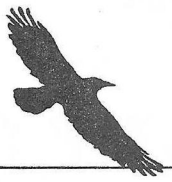
Själva har vi ju på vårt årsmöte beslutat oss för att bli ett självständigt förbund med namnet Svenska Hängflygförbundet (SHF) och samtidigt en egen juridisk person oberoende av om sammanslagningen sker eller inte.

Forts från sid 3, Red ar ordet

Slutsatsen är att vi i styrelsen måste balansera mellan de olika kraven. I många fall måste vi vara lite byråkratiska och säga nej när till synes berättigade avsteg önskas. Det är ändå styrelsens ansvar var gränser och krav sätts. Men det är hela hängflygorganisationen som har ett ansvar i slutresultatet genom sin påverkan och sina val av representanter för organisationen.

Vad jag menar med detta resonemang är att varje enskild har ett ansvar i någon form för vilket hängflyg vi har i Sverige. Tänk efter själv åt vilket håll Du drar. Om många drar åt samma håll som Du, innebär det då att vi ökar eller försämrar säkerheten? Tänk efter om inte Du också har ansvaret om något skulle hända därför att Du inte är rätt föredöme, inte utbildat mot rätt kvalitet, inte verkar för att följa bestämmelser och inte bidrar till att genomföra lokalt väl ordnad verksamhet.

Det här ansvaret är naturligtvis störst hos instruktörer och hos klubbordföranden men även den mest nyutbildade hängflygare har ett ansvar för sitt sätt att påverka sina kompisar, låt vara att han just lärt sig ta detta ansvar från någon annan med ett större ansvar. Till slut är vi ju ändå var och en tänkande människor. Det vore önskvärt att denna egenskap som skiljer oss från djuren (påstås det) används flitigare. Min vädjan till Dig: använd tänkandet till att öka säkerheten, Din och andras. Tycker Du att Du kommit på något bra, delge det till kompisar eller till alla. "Alla" når Du bäst genom Hypoxia eller genom styrelsen.



Köp gamla HYPOXIA!

Restexemplar av tidigare nummer av Hypoxia finns i varierande antal av nummer 6 - 45. Sänd på enklaste sätt 10 kr per önskat ex eller sätt in på mitt postgirokonto 91 22 81-3. Glöm inte Din adress!

Rolf Björkman,
Backlöksv 103, 165 77 Hässelby

Använd rätt uttryck

Ordlista för hängflyg

Av Rolf Björkman

Här följer en ordlista över de olika delarna på hängglidaren och olika uttryck som hänger samman med den. Benämningarna är de svenska som vi bör använda. Huvuddelen av uttrycken och orden är framtagna under en repetitionskurs för instruktörer. I övrigt används så långt möjligt de vedertagna ord som flyg- och fackfolk använder.

Listan är inte komplett. Spara den och rätta upp den efterhand om vi presenterar nya ord och uttryck. Har Du tillägg eller frågor om ord, kontakta mig.

Målet är att vi hängflygare skall använda ett så långt möjligt enhetligt sätt att uttrycka oss med så svenskt språk som möjligt.

ORDLISTAN

Huvudområden

Rör
styrbygel
vajrar
duk
diverse delar
form, aerodynamik och stabilitet

Rör

korsbom
kölrör
mast
nosspröt på hängglidare som saknar korsbom
vingrör de två rören som följer vingframkanten

Styrbygel hela styrbygeln

speedbar speciellt böjd styrstång för att medge högre hastigheter
styrbygelben
styrstång nedre delen av styrbygeln

Vajrar och linor

lufflinor linor från masttopp till vingbakkant
underrigg alla bärande vajrar under seglet
undre aktervajrar
undre frontvajrar
undre sidovajrar
överrigg alla bärande vajrar över seglet
övre aktervajer
övre fronvajer
övre sidovajrar

Vajerändar och -delar

kardel enskild tråd i vajern
kås skydd av vajern i öglan
tallorit pressar ihop vajeröglan

Duk

kölficka
lattficka
segel hela dukmaterialet ihopsytt
undersegel särskild duk normalt som del av vingens undersida
vingbakkant bakre delen av seglet
vingframkant den våd som löper längs vingröret
våd del av duk på vingen omgiven av sömmar
översegel duken som bildar seglets översida

Diverse delar

hjärtbult central bult som håller samman hängglidaren i centrum, finns ej alltid
hängstropp band att kroka i sig i
latta samlingsnamn för olika lattor
noslatta central latta från nosen i riktning mot masten
nosplatta hängglidarens nosbeslag utformad som en platta
reservstropp monterad hängstropp som utgör säkerhetsreserv till ordinarie hängstropp
torderingspinne kort rör vid vingspetsen som begränsar tordering vid vissa anfallsvinklar
underlatta latta i underseglet
vantskruv vajerspännare som skruvas
vingtipp särskilt fristående del av vingspetsen
överlatta latta i överseglet

Form, aerodynamik och stabilitet

billow mått på hur mycket seglet kan välva mellan vingspets och -rot, eg vinkelförändringen av nosvinkel från max teoretisk nosvinkel (billow=0) till det aktuella läget
flygvikt sammanlagda vikten av hängglidare, pilot och all utrustning som medföljer i luften
girstabilitet stabilitet i girplanet
kortpackad hängglidaren nedkortad till kortaste möjliga packlängd (förutsätter att kortpackning är möjlig)
medelvingkorda medelvärdet på kordan över hela vingen
nosvinkel vinkel mellan vingrören
vingbelastning vingyran dividerad med flygvikten
pilform vinkeln mellan vingens medellinje och längdaxeln
pilotvikt sammanlagd vikt av pilot och övrig utrustning som hänger i upphängningskroken
profilerade (rör) strömlinjeformade profiler (av rör)
rollstabilitet stabilitet i rollplanet
sidoförhållande vingytan dividerad med medelvingkordan
spännvidd raka linjen mellan vingspetsarna
tippstabilitet stabilitet i loopingplanet
tordering vingens vridning
v-form vinkeln mellan vingplanet och girplanet
vingkorda raka linjen mellan vingprofilens fram- och bakkant
vingprofil tvärsnitt genom vingen
vingskift förflyttning av billow mellan vingarna vid sväng genom att vingroten flyttar sig i sidled
vingspets yttersta delen av vingen
vingrot innersta delen av vingen parallellt med kölröret
vingutfyllnad utsvängningen av vingens bakkant utanför räta linjen vingspets-vingbakkant vid roten
välvning mått på vingprofilens krökning

Det rätta virket!

Sammanställd av Rolf Björkman

Kanske det inte ställs exakt samma krav på Flygvapnets piloter och hängflygpiloter. Många likheter finns troligen ändå mellan dessa båda kategorier. Följderna av rätta och felaktiga beteenden torde bli likartade. Därför är följande expertuttalanden mycket intressanta även för oss. Läs och begrunda!

Nedan följer ett antal citat från en artikel om **Kristina Pollack**, internationellt känd flygpsykolog som ofta ses uttala sig i flygtidskrifter och som också ofta hjälper haverikommissionen vid utredningar där pilotens beteende, eller situation är av betydelse. Jag har valt ut ett antal mer eller mindre sammanhängande uttalande från Kristina, som jag tycker är av intresse även för oss hängflygare och som kan vara en bra grund för våra egna tankar. Kristina är psykolog i Flygvapnet och jobbar med flygsäkerhetsfrågor och med piloten som människa i maskinen. Hon har både svenska flygvapenpiloters och hela västvärldens öron i dessa viktiga frågor.

Kristina Pollack
psykolog i Flygvapnet

Rätta virket

"En pilot av rätta virket söker varken farans kittling eller sina egna yttersta gränser. Han - eller hon - är bara bättre än de flesta på i stort sett allt, vet om det och är trygg i sin självkännedom."

"Maskinen fungerade och hjärtat klappade som det skulle. Och ändå hände det. Det är då vi beteendevetare kan ge förklaringen, och följa upp så att det inte händer igen."

Äventyrlighet inte fel

"Äventyrlighet i sig är inte av ondo. Tvärtom, den kan vara en tillgång, en stark och god drivkraft. Men då måste den vara parad med andra egenskaper.

Ett sätt att beskriva de här balanserade egenskaperna är att beskriva vad som utmärker de få som lyckas ta sig genom nålsögat och bli piloter.

- Han är begåvad, över genomsnittet på allting - tekniskt, logiskt, när det gäller rumsuppfattning. Han är verbal, har hög stresstolerans och hög simultankapacitet. Hans personlighet stöttas av gott självförtroende och hög ansvarskänsla och ett omdöme som inte sviker."

Våghalsarna attraheras

Lite orolig att någon pilot skall bli generad av berömmet fortsätter hon:

"- Han har vidare god självinsikt och vet vem han är - vad han står för och varför. Längst där inne vet han att han är duktig.

Det handlar om stor kapacitet, där själva poängen är att piloten kan använda sina resurser när det behövs. Han får inte bli skärrad om något händer."

"Frågan är hur det militära riskmedvetandet och omsorgen kan föras över till den civila sidan, som till flyg- och dykklubbar. Detta är sporter som attraherar även våghalsarna.

- En del av de här privatflygarna eller dykarna är ju de som vill ha applåderna. De som inte säger nej, trots att vädret är fel eller vattnet för farligt. Man vill ju så gärna visa vad man kan.

Applådera inte

En förutsättning är att vi som står bredvid och tittar faktiskt hejar på. Och där har vi ett stort ansvar.

- Sluta applådera våghalsarna!

Här har klubbarna ett stort och viktigt arbete framför sig. Under utbildningen måste man försöka skapa en mentalitet som inte uppmuntrar övermodighet. Det handlar om fostran.

- Man måste tjata in det här som en mamma!

Ökad medvetenhet om hur man fungerar i grupp, hur man påverkar varandra på gott och ont, måste också in i klubbarnas kursplaner.

- Tävlingsmomentet, "Om han kan så kan jag. Jag skall inte vara sämre" ligger bakom många olyckor. Det behövs ju så fruktansvärt lite för att man skall hamna på gränsen av sin förmåga.

Det händer inte mig

Även om man skulle klara den svåra uppgiften att skapa ett klimat där ödmjukhet inför faran ympas in under positivt gruppstöd ute i sportklubbarna, så finns det alltid de man inte når, nämligen de som mest behöver fostras:

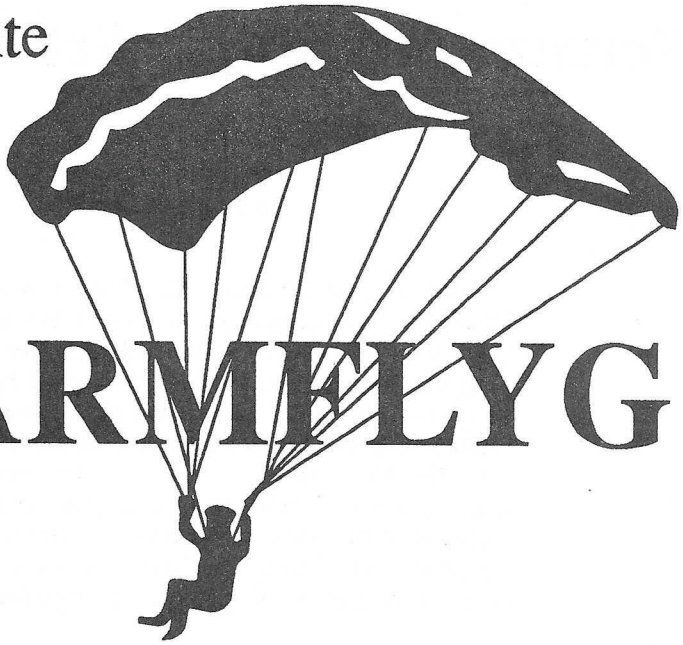
- Det kommer alltid att finnas människor som sätter sig över alla regler. "Det händer inte mig"-typen.

Till skillnad från den äkta piloten är följande det som kännetecknar honom eller henne:

- En dålig självinsikt parad med ett fruktansvärt gott självförtroende."

HÄNGFLYGARE

varför inte prova



SKÄRMFLYG

Utbildning

- Vi utbildar dig fram till färdig elev-eller Steg 1-licens
- Veckokurser hela sommaren och hösten i Åre, Orsa eller enligt önskemål.
- Kursstart varje måndag

Utrustning

- Vi hjälper dig att finna en lämplig nybörjar-utrustning till ett bra pris
- Nytt och begagnat alltid i lager
- Vi säljer APCO (STARLITE och PRIMA är suveräna nybörjarskärmar)

Skysport garanterar dig:
•Kunskap
•Kvalitet
•Service
•Låga priser

Är du intresserad, tveka inte, ring direkt, så skickar vi fullständig kursinformation omgående!

KONTAKTA

SKYSPORT AB

Årevägen 3, 830 13 ÅRE
Tel & fax: 0647 - 511 86
Bil: 010 - 255 90 89

Andreas och Lars Hedström
(Av Svenska Skärmflyg-förbundet godkända instruktörer)

Det svåra valet

Konsten att välja rätt hängglidare

Av Rolf Björkman

Alla nyligen utbildade hängflygare som tänker sig köpa egen utrustning suger åt sig råd från alla håll. Vad skall man satsa på? Vilket märke? Hur avancerad? Frågorna blir många. Det är naturligt att denne flygsugne person vill ha det bästa. Med bästa menar många de bästa prestanda. Det finns bra och det finns dåliga rådgivare. De sämsta rådgivarna är kamrater med begränsad erfarenhet och återförsäljare med egen agentur. För den förra gäller den egna vingen eller en med höga prestanda. För den senare finns det bara det egna märket. Jag hoppas denna artikel skall ge en viss vägledning.

I ett nummer av Norsk Hänggliding nyligen skrev Thor Haugenes en mycket bra artikel i ämnet som jag till största delen delar. Jag vill citera en del av inledningen:

"De flesta Hg/Pg-piloter kommer förr eller senare att få små barn som skall lära sig gå. Att se de kära små ta sina första vacklande steg är fascinerande men det öppnar ett nytt problem. Vilka skor skall den lille ha?

Passande skor med lite extra plats för en växande fot? Eller stora skor så att den lille kan använda dem i minst ett år framöver?

Självklart passande skor som gör det möjligt för barnet att lätt lära sig att gå. Att köpa för stora skor så att barnet skall ha något att växa i det första året kommer att hämma barnet mycket när det skall lära sig att gå bra.

Finns anknytning?

Vad har då detta med Hg/Pg att göra? Har undertecknad mist förståndet på gamla dar?

Nejdå, det slår mig bara att det bokstavligen är snubblande nära att göra denna jämförelse efter många år som instruktör och några färre i rollen som far.

Överfört till Hg/Pg-terminologin betyder detta att köper en elev för avancerad utrustning efter kursen kommer han att bli hämmad av detta när han skall utvecklas vidare.

Detta är ett av de största problemen vi sliter med efter en utbildning inom hängflyget."

Airmanship

Jag vet att det finns olika uppfattningar om hur avancerad hängglidare en elev kan eller bör börja med. Det finns också olika duktiga elever. De flesta kan naturligtvis lära sig flyga praktiskt taget vilken hängglidare som helst. Särskilt lätt är det kanske att gå över till en relativt avancerad vinge när verksamheten mest består i att flyga på öppna fina fält som saknar störningsmoment och som är mycket förlåtande när det gäller att bedöma sig in för landning.

Det finns något inom flyget som vi sällan hör talas om. Jag vill kalla det "grundskicklighet". Det vedertagna begreppet "airmanship" ligger nära i betydelse. Vad innebär då detta? Begreppet innebär att piloten skaffar sig en gedigen grund och en skicklighet att manövrera under olika mer eller mindre komplicerade förhållanden. Låt mig ta några exempel: Bedöma sig ner på en trång yta som kräver snäv manövrering, topplanda på liten yta, göra kraftigare manövrer och utnyttja hängglidarens hela fartregister. Kort sagt gäller det att öva upp en allmän flygskicklighet och den når man bara om man tränar under olika förhållanden och genom olika typer av flygning.

Med en lättflugen och tolerant vinge klarar man detta enklare och snabbare. Jag skulle till och med vilja säga att med en avancerad vinge kanske man aldrig kommer förbi stadiet "slät enkel flygning under enkla förhållanden". Jämför detta gärna med motorvägskörning. Sådan körning kan man klara med alla typer av fordon om man tar det lugnt. Vem klarar terrängkörning? Inte den som bara kört på fina vägar med gungande amerikanare och automatlåda.

Flyglädje och olust

Så har vi det här med flyglädjen igen. Roligt har man när man känner att man behärskar flygningen och när man känner utvecklingen. Olust inför flygning kommer med ökad osäkerhet. När ursäkter för att flyga dyker upp kan det vara ett tecken på att man egentligen är osäker. eller kanske till och med rädd. Anledningen till detta kan mycket väl vara att man har fel hängglidare.

Det skulle säkerligen vara mycket välgörande om även erfarna piloter tog sig en sväng med en nybörjarvinge ibland och tränade flygning. Förmodligen skulle piloten då märka ett antal saker: Lättflugen vinge som man kan och vågar göra mer med, lätt att bära, lätt att starta och landa, snabb och lätt att rigga. Själv flyger jag ofta olika nybörjarvingar som elever flyger in sig på. Med dem vågar jag träna snävare

svängar i backen, tillåta mig mer sidvind, starta under trickigare förhållanden och t ex göra rundsväng och medvindslandning i uppförslutning. När gjorde du en sådan landning senast? Man kan som instruktör ha mycket roligt med den allra enklaste skolvinge

Rätt hängglidare

Men nu bör vi komma fram till det här med "rätt hängglidare". För nybörjaren gäller definitivt någon som finns på FSF/H lista över lämpliga vingar för nybörjare. Personligen ger jag rådet att välja någon som fått bedömningen "Mycket bra". Själv köper och säljer jag bara inom den klassen. Visst kan det finnas lägre klassade vingar som kan accepteras om plånboken inte tillåter något annat. Då bör det också märkas ordentligt på priset.

Min uppfattning är att det i princip finns två vägar som ger olika val av den första hängglidaren. Det är inte så långt mellan vägarna. Väg 1 väljs lämpligast av den som har tunnare plånbok och som lite långsammare utvecklingskurva eller känner sig lite mer osäker. För den som det går mycket bra för och där lägre pris inte är lika viktigt är det egentligen en smaksak vilken väg man väljer. Båda blir rätt.

Väg 1

Väg 1 innebär att man väljer en 4.e generationens hängglidare i klassen "Mycket bra - begränsade utvecklingsmöjligheter". Exempel på sådana hängglidare är Apcos Nimbus I och Nimbus Light II, Moyes Mars och Tecma Medium. Man får en lättflugen vinge som man snabbt utvecklas på. Man kan få grundskicklighet mycket snabbt.. Priset är förhållandevis gynnsamt både för nytt och begagnat. Efter ett tag känns hängglidaren lite trång. Man blir lite avundsjuk på kompisarna med bättre prestanda. Men man har möjligheter att träna effektivare än dessa. Byt inte för tidigt. Utnyttja suget till fortsatt träning av flygskickligheten inte flygtids- och distansjakt. Du kan passera kompisarna sedan.

Väg 2

Väg 2 är att välja en hängglidare ur generation 5 med klassningen "Mycket bra - utvecklingsmöjligheter". Exempel från detta område är Apcos Nimbus Light DS, Clubman och Calypso. Här får nybörjaren en något mer avancerad hängglidare. Den är något svårare än dem i väg 1 men fortfarande inom gränserna för att vara lättflugna. Det tar längre tid att nå stor grundskicklighet. I stället växer man inte ur den så fort. Prestanda är bättre när det gäller fart. Bytet till nästa svårighetsgrad kan komma senare. En del som har lägre ambitioner stannar på denna vinge. Priset ligger ett par tusenlappar över den som gäller 1:a vägen.

Det finns säkerligen piloter och instruktörer som har mycket bestämda uppfattningar om vilken väg som är den rätta. Det kan ju vara fråga om ett så enkelt val som tillfället att få tag på ett exemplar som i övrigt passar. Personligen tycker jag att de i stort är jämbördiga utom för dem som direkt bör rekommenderas en särskilt lättflugen hängglidare. Väg 1 torde vara den säkraste vägen att verkligen få ut en flygande pilot från. Det finns inget som mera negativt påverkar nybörjarens vilja att satsa på sin utveckling än motgångar och då alldeles särskilt rena misslyckanden och skador.

Att tänka på

Vad bör man i övrigt tänka på när man köper hängglidare? Valet kan ju stå mellan nytt och begagnat t ex. Fördelen med nya grejor är att man vet vad man får. Här föreligger ingen risk att hängglidaren har kraschat någon gång och utsatts för påfrestningar som inte kan observeras. I gengäld får man betala ett ganska mycket högre pris vilket man inte får tillbaka så mycket av.

Har storleken någon betydelse?

Köper man begagnat gäller det som i bilhandeln, bedöma hur seriös säljaren är, kolla allt noga och förhandla om priset. Ju äldre och slitnare desto billigare gäller självklart. Tänk på att hängglidare med några år på nacken kanske behöver få underriggen utbytt (se artikel i förra numret av Hypoxia). Det kostar närmare 1000 kr. Hur vanligt är märket? Finns reservdelar i landet och finns seriös återförsäljare. Ju vanligare och populärare en typ är desto högre ligger andrahandsvärdet. Udda märken kan fås betydligt billigare. Fråga gärna någon instruktör till råds som inte är återförsäljare till visst märke.

I det här fallet har storleken betydelse. De flesta moderna hängglidare tillåter ett ganska brett område för pilotvikt. Oftast tillverkar man två storlekar. Avvikelser från detta åt båda hållen förekommer. Exempel på viktsområden: Större modell 65-110 kg, mindre modell 55-90. Helst bör man inte ligga på gränsvärdet om man kan hamna mera centralt genom annat val. I det här exemplet skulle jag rekommendera alla under 80 kg att välja den mindre och tyngre personer den större. Generellt gäller att det är bättre att ligga i det övre viktsområdet än i det lägre. Då har man större möjligheter att få respons vid manövrering och vindstyrkan uppåt blir inte lika begränsande.

Tester av hängglidare enligt särskilda normer blir vanligare. Det är en fördel om man kan välja en hängglidare som har det tyska godkännandet "Gütesiegel". då vet man att man har ett fabrikat som genomgått grundligt test.

Och sedan?

När man väl växt ur den första hängglidaren är tid att gå över till något mer avancerat. Tänk åter på detta med "rätt storlek". Ju tidigare övergången sker desto viktigare är det att inte välja något för häftigt. De modernaste hängglidarna såsom Foil, Sensor, K4 och Rumor kan vara ett för stort steg. Då är vi där igen med stopp i utvecklingen.

Nu kan det löna sig att ta ett mellansteg. Varför inte en ny mera avancerad mellanstadievinge i klassen över den för nybörjare? Exempel är Sport och Magic Six. Man kan också med fördel välja en äldre tävlingsvinge typ Magic 4 eller Ace. Dessa har fin handling, bra prestanda och ett väldigt lågt pris. Återigen, tänk på hur mycket den flugit. Funder allvarligt på att byta underriggen.

Genvägar är senvägar

Den långa vägen är troligen den genaste till skicklig pilot i tävlingsklassen. Försök att ta för gen väg kan visa sig vara återvändsgränd eller ännu värre, en väg Du trillar av. Du som redan gått lite fort fram, hur fungerar egentligen flygningen? Hur går det på tävlingar? Varför inte träna ett tag vid sidan av på en vinge för nybörjare! Det kan löna sig. Egentligen borde Du kanske byta ner Dig, men det tillåter väl inte imagen!

FSF/H lista över hängglidare lämpliga för nybörjare

Av Rolf Björkman

Expertsammanställning

Den presenterade sammanställningen är ett resultat av åtskilliga instruktörers samlade erfarenheter. Grundlistan och klassindelningen har gjorts på en repetitionskurs för instruktörer. Listan har sedan kompletterats med uppgifter från ytterligare instruktörskurser och återförsäljare.

Generationerna

Vi talar om ett antal generationer bland hängglidarna. I princip har generationerna tillkommit i nummerordning. Gränserna är ibland svåra att dra. De enda nu acceptabla generationerna utom för grundskolning är 4 och 5. Hängglidare från båda generationerna tillverkas fortfarande. Flera nyare typer ur generation 4 har bättre prestanda än tidiga hängglidare ur generation 5.

Generation 4. Här hittar vi många fina mellanstadievingar som är lämpliga för nybörjare. Men det finns också äldre och direkt farliga modeller. Vissa äldre modeller är också svårflugna. Exemplar från en del bra hängglidartyper kan vara så gamla att de är utflugna. Seglet har mist sin spänst. Hängglidaren kan då vara mindre lämplig. Generationen kännetecknas av ca 30 % dubbelsegel, profilerade lattor och öppet liggande korsbom. Hängglidaren skall vara försedd med lufflinor om Du skall köpa den.

Generation 5. Denna generation har nu funnits på marknaden i mer än dussinet år och innehåller i sig en stor variation i prestanda och handling. Gemensamt för generationen är mycket dubbelsegel och inbyggd korsbom. Denna är ofta flytande. Många hängglidare inom denna generation är för svårflugna för att alls kunna flygas av nybörjare. Andra är mycket lämpliga och direkt tillverkade som mellanstadievinge för oerfarna piloter.

Listan

Listan över hängglidare lämpliga för nybörjare är indelad i följande bedömningsgrader.

- **Mycket bra - Utveckling.**
  Hit räknar vi de hängglidare som bedöms mycket bra flygmässigt och som, genom att de tillhör generation 5, ger piloten stora utvecklingsmöjligheter även på sikt.
- **Mycket bra - Begränsad utveckling**
  Hängglidare som bedöms mycket bra flygmässigt men som, genom att de tillhör generation 4, ger piloten begränsade utvecklingsmöjligheter på sikt.
- **Bra**
  Dessa hängglidare är fullt lämpliga för nybörjare. De kan dock ha mindre begränsningar eller nackdelar.
- **Godtagbar**
  Äldre typer av hängglidare ur generation 4 som är fullt acceptabla men som ändå har begränsningar i någon form.

CFX är förkortning för Concealed Floating Cross Tube (dold flytande korsbom).

Fabrikat Typ	Generation	Bedömning	Information
Aerial Arts			
Clubman CFX	5	Mycket bra - utveckling	Låg vikt. Finns i ett antal i Sverige. Säljs inte som ny längre. Har funnits rätt länge. Reservdelar genom Umeå Hängflygskola (090-126010), ~~ALFAC AB (0970-10001)~~
Airwave			
Calypso	5	Mycket bra - utveckling	Finns ett antal i Sverige. Säljs fortfarande. Har funnits rätt länge. Nytt och reservdelar genom AF Air 042-127282)
Apco Aviation			
Nimbus Light DS	5	Mycket bra - utveckling	Finns i stort antal i Sverige. Har funnits några år. Säljs fortfarande. Nytt och reservdelar genom Petersons Sport AB (0515-11121) samt återförsäljare på olika platser i landet.
Nimbus I och Nimbus Light II	4	Mycket bra - begr utv	I princip samma vinge. Finns i ett stort antal i Sverige. Har funnits några år. Säljs fortfarande. Nytt och reservdelar (se ovan).

Fabrikat Typ	Gene- ration	Bedömning	Information
Avian **Elan**	5	Mycket bra - utveckling	~~Relativt ny vinge~~. I princip en utvecklad Clubman (går även under namnet Clubman Elan). Nytt och reservdelar genom Umeå Hängflygskola (090-126010)
Enterprise U.K. **Enterprise**	4	Godtagbar	Finns ett antal i landet. Har funnits i ett antal år. Ingen nytillverkning. Kräver noggrann trimning för att vara bra. Svårbogserad. Kräver ordentlig handledning. Reservdelar?
Enterprise Wings **Super Gyro**	5	Mycket bra - utveckling	Ännu ingen i landet. Bedömningen gjord på hörsägen. Nytt och reservdelar genom Urban Lind/Kenneth Norberg, Sundsvall (060-566008)
Aero	5	Mycket bra - utveckling	Som ovan
Firebird **Uno**	4	Mycket bra - begr utv	Mycket få i landet. ~~Har funnits relativt kort tid~~. Nytt och reservdelar genom Wicander (0752-38972)
GoldMarque **Gyr**	4	Godtagbar	Fåtal i landet. Tung. Begr prestanda men flyger bra. Tillverkas inte längre. Ingen återförsäljare.
Hiway **Vision**	5	Bra Godtagbar?	Begränsat antal i landet. Har funnits ett antal år. Tung. Äldre kan vara utflugna. Ingen återförsäljare.
La Mouette **Atlas**	4	Mycket bra - begr utv	Bedömningen gäller nyare vingar. Atlas finns i stort antal i landet. Tillverkas fortfarande. Nytt och reservdelar genom AFAIR (042-127282), Dahlberg (0961-10850), Wicander (0752-38972)
Atlas	4	Bra, godtagb, olämpl	Bedömningen gäller äldre Atlas som kan ha mycket varierande standard. I övrigt se ovan.
Sphinx	4	Mycket bra - begr utv	Några i landet? Tillverkas fortfarande. Nytt och reservdelar se ovan.
Moyes **Mega 2**	4	Godtagbar	Finns ett antal i landet. Börjar nu bli ålderstigen. Har häftig stall. Reservdelar Jensen Aero (0250-43763), AFAIR (042-127282),
Mars	4	Mycket bra - begr utv	Finns ett antal i landet. Tillverkas fortfarande. Nytt och reservdelar se ovan.
Polaris **Delta**	4	Mycket bra - begr utv	Fåtal i landet. Tillverkas inte längre. Reservdelar Göransson (0322-23722)
Touring	5	Mycket bra - utveckling	Finns några i landet. Reservdelar se ovan.
Skyhook **Gipsy S.S.**	4	Mycket bra - begr utv Reservdelar i landet?	Någon i landet? Tillverkas fortfarande? Låg vikt.
Gipsy CFX	5	Mycket bra - utveckling	Någon i landet? Tillverkas fortfarande? Låg vikt. Reservdelar i landet?
Skytrack **Gyro**	4	Mycket bra - begr utv	Fåtal i landet. Reservdelar Skysport (0647-51186)

Fabrikat Typ	Gene- ration	Bedömning	Information
Thalhofer **Joker**	4	Mycket bra - begr utv	~~Ny vinge.~~ Begränsat antal i landet. Nytt och reservdelar Airzone ~~(031-409536)~~, Adventureland (0960-13860).
Tecma **Medium**	4	Mycket bra - begr utv	Har funnits ett antal år. Många i Sverige. Tillverkas fortfarande. Har mycket låg "bästa fart" på gott och ont. Nytt och reservdelar genom AF Air ~~(042-127282)~~, Hammars Hängflygskola (0411-22544)
Nuage	5	Mycket bra - utveckling	Ny vinge. Begränsat antal i Sverige. Nytt och reservdelar se ovan.

Vi finns med

Denna mässa omfattar också flyguppvisningar och torde vara väl värt ett besök. Vi kommer att finna på mässan för att göra reklam för hängflyget.

Du kan få reklam

Det finns möjligheter att få ha reklammaterial i form av informationsblad eller broschyr från privata hängflygföretag i vår monter. Materialet skall vara färdigtryckt och distribuerat till vår personal i god tid. 1000 kronor kostar detta och betalas till FSF/H. Kontakta vår infoansvarige!

APCO PRESENTERAR!!

NRG NY TÄVLINGSVINGE 13 & 14,5 kvm
RACE NYUTVECKLAD TÄVLINGSSELE
HI VISION INTEGRALHJÄLM LÄTT OCH PRISVÄRD

RING FÖR PRISUPPGIFTER!

VI HAR ÄVEN ALLT DU BEHÖVER T.EX * NIMBUS LIGHT II*
NIMBUS LIGHT DS SANTANA R*SANTANA SRC* JETSTREAM* MAYDAY
*BRÄUNIGERS BASIS,CLASSIC,COMPETITION*AFRO MICROPANEL
*FINSTERWALDER MM.

PETERSONS SPORT AB
BERGSÄNGSVÄGEN 68
52130 FALKÖPING

TEL 0515-11121
NMT 010-2993262

XC under Påsken

En solskenshistoria inspirerad av våren

Av Oggy

För mig tycks detta vara årets första flygbara högtryck över Skandinavien. Bogserfältet vid Knutstorp tar glatt emot bilar och piloter som strömmar från Skåne. Fredric Fex får första linan och börjar cirkla uppåt efter urkoppling. Björne Kroglund följer och ansluter till Fredric i den första termikblåsan för säsongen. Efter en lång återhämtning från en krasch tar jag god tid på mig att rigga, kontrollera och förbereda mig för flygningen. Efter "kör, kör, kör" är jag i luften och kopplar ur första linan inför en brant stigning. Vilken fantastisk känsla att vara tillbaka i luften!

Nära miss

På 300 meter stoppar vinschningen och jag tittar ner på vinschen.. Till min förfäran upptäcker jag ett litet flygplan som stryker över fältet och missar bogserlinan med 50 meter. Automatiskt kopplar jag ur och landar för ett andra försök.

Björne börjar få höjd i termikblåsan. Ett segelflygplan har anslutit under honom. Fredric driver med vinden på lägre höjd. Jörgen Åstrand får nästa lina och termikblåsa och jag följer hack i häl. På 550 meter kopplar jag ur och flyger rätt in i Jörgens blåsa. Jag kommer att tålmodigt stanna i den de kommande 20 minuterna. Inversionslagret syns på 1500 meter och jag når dit med otroliga 3m/s stig. Sedan spänner jag VB och glider med vinden.

Lukten av stigande luft

Som Du helt korrekt gissat spanar jag efter nästa pelare av stigande luft. Den indikeras av ett segelflygplan först och sedan av lukten från Billesholms fabriksrök. Jag tar den första kurvan och sedan förstår jag att jag upptäckts av segelflygplanets pilot. Han planar ut och flyger rakt mot mig, dyker lite för att kunna vinka till mig från sin bekväma plats under min mage och tar sedan upp för att sända sin hälsning i form av rotorer som jag ofrivilligt måste acceptera. Nej, jag förbannar honom inte men är angelägen om att han stannar i en annan kurva och jag kan koncentrera mig på stigningen och utsikten.

Himlen är blå. Inga cumulus syns, sikten är något under utmärkt och det är svinkallt. Det platta Skåne sträcker på sina vägar, järnvägar och elledningar, det värmer upp sina fält och väcker livet på gårdar, i byar och städer. "Våren är här" är vad piloten i det lilla sportflygplanet troligen skriker ut till alla. I annat fall skulle han inte flyga igen så lågt längs vägen.

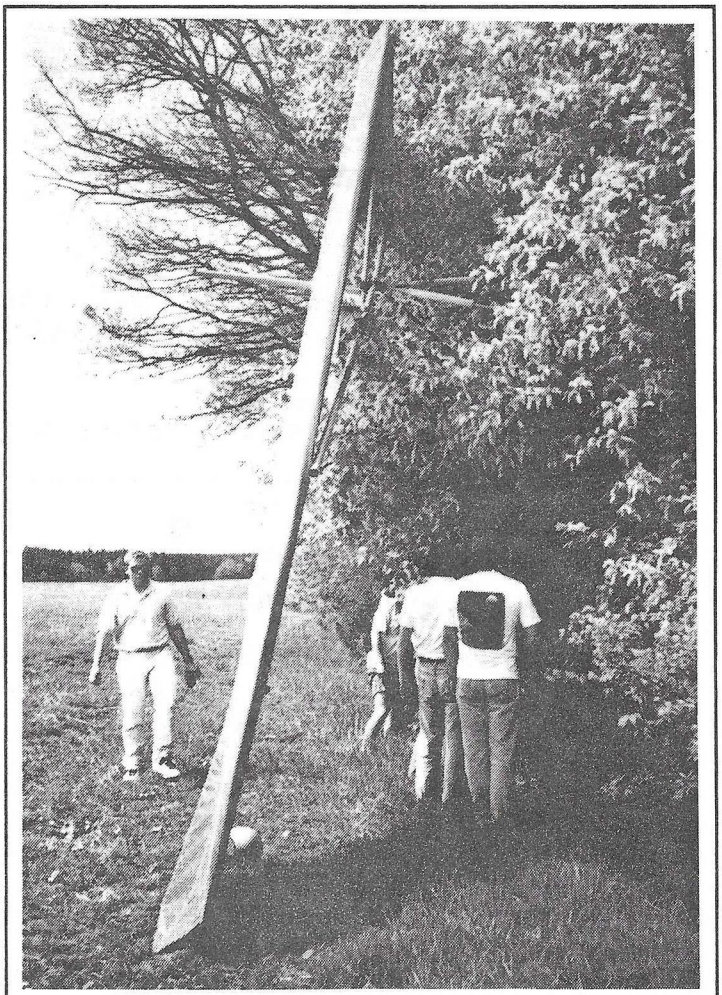
Hindrad av en regel

Att stanna på hög höjd är trevligt men jag måste minska höjden före Helsingborg. Är inte vi hängflygpiloter lydiga mot regler? Jag är på väg mot en sådan regel som kräver lägre höjd på grund av kontrollerad luft. Jag är inte nöjd innan jag nått rätt höjd och driver mot Laröd.

Jag kan lätt nå fältet framför vårt varuhus men bestämmer mig för att flyga omkring 40 km den här dagen. Den distansen uppnås just över mina vänners hus i andra änden av den dyra sovförorten till Helsingborg. Jag har öppnat selen och skriker för full hals mot huset. Resultat uppnås. Charlie, hunden, har hört sitt namn och rusar runt utan att bry sig om att vakta det sårbara utrymmet ovanför sig och drar igång termik för min Flytec börjar sjunga igen.

Ja, jag cirklar verkligen ett tag men tycker inte om att driva ut över skogen på låg höjd. Därför landar jag nära huset och kan glädja mig med att positivt bidra till underhållningen för väl beätna och bedruckna innevånare som möter mig. Jag lovar dem att komma och landa igen till Jul, så önska mig fin termik då så att jag kan hålla löftet!

Lita på att jag hade nöje av denna avskedsflygning med min Magic Kiss FR som skall till Kiruna snart. En ny Moyes XS-II kommer att dominera Skånes himmel.



Piloten är en naturälskare som lockades av blommorna på träden och parkerade med stor precision utan skador på något. Det var vi andra som övertalade honom att lämna selen och komma ner till marken.

DISTANSLIGAN

Distansrapport 1/93

Rauno Seimilä, Stockholm, tar direkt en klar ledning i årets distansliga. Den längsta flygningen mäter hela 119 km - imponerande!

Salafältet har fungerat bäst hittills i sommar och flera "nya" har dragit iväg på distans.

Ligan har startat på samma fina sätt som rekordsäsongen -92.

Men visst använder ni "trikarna"?!?!

Här är ställningen:

1.	**Rauno Seimilä, Stockholm, XS**	**60**	+	**20**	+	**21** +	**119**	= **220**
2.	Monne Naesenius, Stockh, HP AT	41	+	16	+	52 +	20	= 129
3.	Anders Andersson, S-vall, Sensor						94	= 94
4.	Björn Kroglund, Stockh, Kiss						80	= 80
5.	Tore Nerland, Stoch,			20	+	19 +	37	= 76
6.	Martin Göttlicher, Stockh,					33 +	27	= 60
	Peter Isacsson, Å-berg, Medium					26 +	34	= 60
	Kenneth Norberg, S-vall, Foil					42 +	18	= 60
9.	Anders Wredendahl, Dundret, Pamir						27	= 27
10.	Lars Gunnarsson, Umeå, XS						15	= 15
11.	Hasse Johansson, Umeå, K3						13	= 13
	Niclas Söderström, A-tross, Reflex						13	= 13
13.	Jonas Peterson, Umeå, Merger						11	= 11

Nästa sammanställning kommer 15/6

Alla med pilotlicens fick regler för distanligan och blanketter. Om Du saknar något eller har tillkommit som pilot kan Du beställa på nedanstående adress.

Flyg långt och rapportera!! Hälsningar från
Hasse Johansson, Håkmark 254, 905 91 Umeå, 010-261 19 50

Varning!

Integralsele av typ "Scorpio Extreme" i originalskick är direkt livsfarlig att använda. Selens ryggplatta är mycket svag. Den har brustit vid enbart provhängning. OM plattan går sönder överförs kraften till polyesterband som i sin tur är mycket dåligt fästade till selen i övrigt. Scorpio Extreme i originalskick får absolut inte användas vid hängflygning.

Upplysningar 090-383 28, 010-261 19 50, Hasse J, Umeå HFK

Red kommentarer efter att ha hört med återförsäljaren: Samtliga Scorpioköpare i Sverige har kontaktats av återförsäljaren. Scorpio erbjuder tre alternativ. 1. Gratis ny platta som är testad att tåla 800 kg. 2. Selen åtgärdad och genomgången av Scorpio för 450 FF + moms och frakt. 3. Byta mot en ny Scorpio Design för mellanskillnaden 1500 FF + moms och frakt. Selar son nu säljs har naturligtvis inte den gamla plattan. Kontakta återförsäljaren eller Hasse enligt ovan. Scorpio tycks ha tagit sin del av ansvaret mot kunderna.

Dödsolycka

Mycket i detta nummer av Hypoxia handlar om de två fall där piloten glömt kroka i sig. Det första fallet kunde vi orientera om redan i förra numret. Det andra fallet har inträffat senare.

Glädjande nog i all bedrövelsen kan konstateras att piloten i det första fallet nu är på bättringsvägen och har möjligheter att komma ur händelsen utan alltför allvarliga men.

I mitten av april inträffade det andra fallet. Det ledde till dödlig utgång och kom som en chock. Två liknande händelser med så kort mellanrum visar att vi inte lyckats nå ut med det egentliga budskapet efter det första haveriet. För att inte förlora tempo sändes omgående ut ett brev med information till alla klubbar och instruktörer. Händelsen borde därför vara väl känd numer. Det är dock troligt att en del piloter inte nåtts av budskapet. Vi vet också att i vissa klubbar finns ingen kommunikation i sådana här fall. Därför publiceras brevet här.

Brevet kom till under tidspress och med information som spritts genom flera led. Felaktigheter kan därför ha uppkommit. En sådan felaktighet gäller att piloten skulle ha glömt kroka i sig en gång tidigare samma dag. Denna uppgift grundar sig på felaktig tolkning av information. Det förhåller sig så att piloten en gång tidigare använt olämplig rutin vid ikrokningen vilken skulle kunnat leda till glömd ikrokning. Det olämpliga förfarandet påpekades från startmannen.

Dessa händelser behandlas utförligare i artikeln "Starta rätt - ikrokad" av Anders Andersson och undertecknad. Händelserna utgör också en väsentlig grund för resonemangerna i "Redaktören har ordet" på sidan 3.

Båda haverierna utreds av Statens haverikommission. För det första haveriet som inträffade i Örnsköldsvik är Lars Oscarsson utsedd utredningsman. För det senare och allvarligare haveriet i Göteborgstrakten har Hans Berg fått utredningsuppdraget. Båda är kända hängflygare med lång erfarenhet och har erhållit särskild utbildning genom Haverikommissionens försorg.

Rolf Björkman

SVENSKA FLYGSPORTFÖRBUNDET
HÄNGFLYGSEKTIONEN
c/o Rolf Björkman
Backlöksvägen 103
165 77 Hässelby
Tel 08-739 39 70

1993-04-18

Till samtliga hängflygklubbar, instruktörer och
medlemmar i FSF/H styrelse

Flygsäkerhet

I mitten av april inträffade en dödsolycka i samband med bogsering av hängglidare. Piloten hade uppenbarligen glömt att kroka i sig och följde med upp i luften varefter han tappade taget. Observatör fanns i bogserbilen vid sidan av bilföraren. Denne observerade det inträffade när piloten nått ca 30 m och beordrade föraren att releasa. Startmannen hade frågat om piloten var ikrokad och klar. Då denne svarade ja beordrades start. Startmannen såg inte felet då starten kom att ske med mycket hög nos. Fungerande radio fanns inte, utan signalflaggor användes. Piloten var själv bogserledare. Verksamheten på fältet hade innan olyckan fungerat bra med bra förhållanden.

Särskilt anmärkningsvärt är att samme pilot en gång tidigare under dagen glömt kroka i sig men då hann man avbryta starten. Det som också är anmärkningsvärt är att en liknande olycka inträffade tidigare under året. Om denna informerades i Hypoxia vilken kom ut till samtliga medlemmar 1. april. Oberoende av skuldfrågor mm eftersom utredningar ännu inte slutförts i något av fallen kan ändå konstateras att båda glömt kroka i sig och uppenbarligen inte genomfört hängcheck.

Samma olyckstyp och andra olyckor kommer att inträffa igen om vi inte gör något. Tidigare allvarliga händelser har ofta berott på att piloten flugit under olämpliga förhållanden eller visat bristande omdöme på annat sätt. Håller mönstret på att ändra karaktär? Vi måste alla hjälpas åt att ändra vårt beteende och vår attityd så att framtida haverier undviks. Vi är nu i den uppbyggnadsfas som andra flygsporter passerat för många år sedan. Typiskt för en sådan fas i utvecklingen är bristande rutiner och bristande förståelse för regler och säkerhet. Låt oss jobba för att minimera denna period. Vi bör inte bara låta verkliga händelser öppna ögonen på var och en. Det måste vara bättre att tänka efter före. Det är främst erfarna piloter, bogserledare och instruktörer som måste leda denna utveckling och vara både föredömen och bestämda mot andra som ännu har en bit kvar. Hängflygsektionen har för 1993 prioriterat flygsäkerhet. I styrelsen har en befattningshavare för den funktionen utsetts som sammanhållande.

Vad måste vi då alla göra nu inför den redan påbörjade säsongen? Följande bedömer jag som särskilt viktigt:

- Gör inga eftergifter på kvalitet och krav. Särskilt på bogserledare ställs stora krav. Det är klubbens ordförande och instruktörer som måste se till att denna funktion bemannas av ansvarsfulla och kunniga personer.
- Ha fasta rutiner och håll på dessa stenhårt. Arbeta fram dessa rutiner om de inte finns. Be att få Örhängets instruktioner för fältverksamhet och använd dem som mall för klubbens bogserverksamhet.
- Se till att alla som har en funktion är utbildade för att sköta den funktionen och vet vad som förväntas.
- Uppfostra unga och nybörjare att uppträda seriöst. Tillåt inte "visa sig duktig"-mentalitet.
- Drag konsekvenser av vad som hänt och inrätta verksamhet på ett säkert sätt.
- Följ gällande regler. De har kommit till därför att vi hängflygare ansett att de är viktiga.
- För bogsering vill jag upprepa det som jag tidigare sagt: Den säkraste metoden i samband med bogsering är en väl fungerade radio och en starter som kollar rutinerna, påminner piloten när han glömmer något och följer hela startförloppet så att starten omedelbart kan avbrytas när något händer.
- Delge klubbmedlemmarna detta brev på lämpligt sätt med egna kommentarer och synpunkter eller styrningar från klubben.

Låt oss alla hjälpas åt att få en säker flygning. Vi har nu tullat kraftigt på en god image. Hängflyget har inte råd med händelser beroende på slarv, oaktsamhet eller bristande omdöme.

Med vänlig hälsning

Rolf Björkman
Ordförande

Kopia: Statens Haverikommission

Starta rätt - ikrokad

I förra numret av Hypoxia kunde vi informera om ett haveri där piloten hade glömt att kroka i sig. Han skadades allvarligt men är nu på bättringsvägen. Tyvärr inträffade senare under våren ytterligare ett liknande haveri som tyvärr medförde dödlig utgång. Närmare information om detta haveri hittar Du på annan plats i detta nummer. Nedan följer två informationsartiklar som ger råd i detta ämne. Du bör läsa artiklarna i den ordning de presenteras.

Rätt metod ger säkerhet

Av Anders Andersson

Nu har under kort tid två olyckor inträffat där piloten glömt att haka i sig i vingen. Att vi drabbas av två fullkomligt onödiga olyckor måste bero på bristande eller obefintliga startrutiner.

Hur ser då de riktiga rutinerna ut?

- Gå aldrig omkring med vingen på marken före start utan att vara ihakad. Se det som att du avser starta när vingen rörs. Fördelarna är att piloten p g a stress framme vid startplatsen inte glömmer att haka i. Detta fungerar mycket bra vid all bogsering. Nackdelen är att piloten kan följa med vid mycket vind om vingen slår runt under transporten fram till startplatsen.
- Gör någon kontroll av att Du är ihakad omedelbart i samband med start. Detta kan göras som en normal hängcheck där piloten tar hjälp av någon annan och verkligen lägger sig ner och kontrollerar selen. Ett annat sätt är att piloten lyfter upp vingen och känner efter att selen sträcks. Den senare metoden kan endast användas med selar av modern typ där upphängningsband och dylikt inte kan trassla sig.
- Vingen skall vid starten lyftas så högt att alla remmar i selen sträcks. När vingen börjar flyga skall piloten hålla med ett löst grepp runt bygelbenen och låta vingen sträcka hängstroppen. Styr endast vingen med bygeln utan att hänga i den. Vingen fortsätter uppåt om piloten inte är ihakad. När bygeln passerar i ansiktshöjd bör piloten förstå att något är fel och direkt koppla ur bogserlinan. Vid bergsstart släpper piloten vingen och låter den flyga iväg. Om piloten däremot håller hårt i bygeln och hänger med hela sin kroppstyngd i bygelbenen kommer han att ha nått flygfart när han släpper bygelbenen för att byta grepp. Vid markbogsering kommer han då att redan vara 2-3 meter upp i luften och då är det för sent att koppla ur bogserlinan och släppa vingen. En annan verkan son följd av att hålla styrbygeln krampaktigt är att all kontroll av roll och pitch är omöjlig under startfasen.

Om man ändå glömt

Om man nu glömt att koppla i sig, vad skall man då göra?

Märker man misstaget i början av startfasen skall vingen släppas och bogserlinan kopplas ur omedelbart.

Vad man skall göra om man åker med upp i luften är däremot lite mer komplicerat. P g a moderna vingars konstruktion kommer vingen att flyga fortare än normalt om man hänger i bygeln. Normalt är att farten ökar till kanske 80 % av toppfarten. Att i den farten tro att man genom att hänga i bygeln skall kunna styra vingen och att göra en lyckad landning anser jag vara lönlöst. Jag anser att om man är högre än 5-10 meter skall man fortsätta uppåt. Därefter försöker man slänga skärmen när man nått minst 50 meters höjd. Av farten framåt och bogserdraget kommer skärmen att slå ut mycket snabbt. Rycket kommer att utlösa veklänken vilket gör att man kommer fri från bogserlinan.

Bogserföraren/vinschföraren skall alltså enligt mitt resonemang alltid fortsätta att dra så länge vingen stiger. Mindre dragkraft under starten än vad som många bogsergrupper nu använder är att föredra för att ge piloten mer tid att upptäcka att han inte är ihakad.

Det jag har beskrivit är mina rutiner och vad jag skulle göra om jag inte var ihakad under en start. Detta har nu aldrig inträffat för mig (peppar, peppar). Följ gärna mina rutiner och min nödplan. Den kanske inte är den 100 % rätta men viktigare är att du har en rutin och plan så att du är mentalt förberedd när det händer dig.

Flyg säkert!
Anders 1100h häng

Mer om detta..

Av Rolf Björkman

Läs Anders Anderssons artikel här intill innan Du fortsätter denna läsning.

Jag delar Anders uppfattning i allt väsentligt, möjligen med några nyansskillnader.

Två grundläggande saker är mycket viktiga.

- Vi skall ha så enhetliga rutiner och metoder över landet som det är möjligt. Här är bl a repetitionskurser för instruktörer viktiga liksom hängflygkonferenser.

- Vi skall alltid hålla på fasta rutiner, vare sig vi jobbar i grupper eller flyger helt ensamma. Framför allt skall det **finnas** rutiner.

Hängchecken

Rutinen måste vara att alltid göra hängchecken omedelbart efter ikrokningen. En annan rutinen måste vara att göra hängcheck på startplatsen synligt och iakttaget av startmannen. Om detta innebär två hängcheckar så är det inget fel i det.

Greppet om styrbygeln

Få saker har medfört sådan debatt som hur styrbygeln skall hållas vid startens början. Själv har jag hävdat att man skall lära ut att hålla samma grepp under hela starten, dvs fatta på rätt plats om bygelbenen på samma sätt som man tar i en stödstolpe på bussen. Fördelen är att man slipper byta grepp och man kan inte hänga med hela sin kroppstyngd i bygeln. Nackdelen är risken att nybörjaren höjer nosen under starten. Vissa vingar och bygelbensprofiler skapar svårigheter att hålla på detta sätt. Oberoende av grepp är det ändå viktigt att följa Anders råd.

Startfasen

Själva startfasen tills man kommit på höjd för att releasa den övre linan upplevs främst av nybörjare som en stressad fas. Därför är det viktigt att det lärs ut att man skall och kan ta det lugnt och göra måttliga och säkra manövrar. När starten inte upplevs som säker från dem som ser på kan man diskutera förfarandet med piloten.

En del piloter stiger mycket kraftigt direkt efter start för att vinna maximal höjd med tillgänglig lina. De få meter man kan vinna i höjd kan aldrig stå i proportion till risken. Man måste kunna klara ett linbrott under varje moment av starten. Om man stiger kraftigt under den första delen av starten och då får ett linbrott är risken mycket stor att piloten inte hinner ta upp efter det kraftiga nosdoppet som följer direkt efter brottet.

Lugna och måttliga rörelser under starten gör den säker och piloten hinner reagera på felaktigheter.

Lindraget

En mycket kraftig acceleration i starten gör den mindre kontrollerbar. Själv är jag emot att lägga linan i slingor för att startbilen skall hinna accelerera till hög fart innan piloten börjar röra sig. Med en lätt linspänning blir starten mycket lugnare och med full kontroll och möjligheter att vidta åtgärder när något är fel. Kravet från piloterna att snabbare "ryckas upp" i luften beror säkerligen på fel sätt att hålla i bygeln under starten. Hänger man i bygeln så som Anders beskriver det känns det säkrare att snabbt accelereras upp i luften. Man har ju egentligen ingen kontroll på vingen. Med det rätta mjuka greppet där vingen kan styras hela tiden kan starten göras hur lugnt som helst utan problem.

Mental förberedelse

När något händer måste piloten upptäcka händelsen, analysera vad som har hänt och sedan vidta åtgärder. Vi har talat i dessa två artiklar ganska mycket om "hur upptäcka det som hänt" och "vilka åtgärder är de rätta". Ändå blir alla dessa råd värdelösa om piloten inte har kunskaper som gör att han **förstår** vad som händer och sedan mycket snabbt **vet** vad han skall göra. Vägen till framgång består i att först **lära sig** sedan **mentalt förbereda sig**.

Mentala förberedelse går ut på att tänka igenom olika situationer och sedan i tanken tänka sig hela förloppet och alla åtgärder som skall göras. Man skall alltså tänka hur det ser ut och känns när styrbygeln passerar uppåt på ett onormalt sätt och då föra ner rätt hand för snabbrelease. Nästa fas är att man åker upp i luften. Har man inte tänkt tanken att det är höjd för att använda skärm som gäller så kommer man aldrig att tänka på skärmen ens.

Om man dessutom i praktiken kan utföra en händelse lär man sig än bättre att handskas med den verkliga situationen. Detta är inte alltid så lätt. Att greppa skärmen för att kasta den är en möjlig övning som gör att man snabbare hittar den när det behövs. Helst bör man göra denna greppsövning i så verklighetstrogen flygställning som möjligt. Pröva, tänk och pröva igen!

Viktigast ändå..

Inget är väl viktigare ändå än att undvika att hamma i sådana här obehagliga och farliga situationer. En väl fungerande organisation med klarlagda rutiner och all deltagande personal väl utbildad är det som är grunden för säkerheten.

Säkerhets-notiser från läsarna

Berätta för läsarna om Dina små händelser som kan lära ut något. Kanske kan Du på så sätt förhindra en ny kanske allvarligare händelse och därmed bidra till ökad säkerhet. Händelsen kan vara stor eller liten och ha hänt nyss eller för länge sedan.

Bristande noggrannhet vid reparation

Efter reparation kom torderingspinnarna att stå i olika vinklar. Vingen kändes konstig men fungerade OK i luften. Situationen kunde ha blivit allvarlig om torderingspinnarna behövts för sin funktion. Bristfällig kontroll var orsaken.

För kort reservstropp

Reservstroppen var för kort. I hög fart uppträdde hängglidaren (Magic 4) konstigt. Detta berodde på att reservstroppen stramade och belastades vid hög fart. Det här problemet uppstår om ordinarie stropp och reservstroppen har olika fästpunkter.

Stäng "gylfen"

Efter kontroll av hängglidaren glömde piloten att stänga dragkedjan i underseglet. Seglet blåstes upp efter start varvid lyftkraften försämrades och/eller motståndet ökade kraftigt. Piloten hamnade i vatten nedanför starten.

Latta fastnade

Torderingspinnen låste en latta. Dålig kontroll före start. Hängglidaren drog kraftigt åt ett håll. Man bör kontrollera om detta fel kan uppstå på den egna vingen i samband med riggning eller att vingens bakkant backas och tar i marken. I så fall bör man kontrollera noga före varje start att lattan inte fastnat.

Luftrummet - nyheter

Av Rolf Björkman

Vissa lättnader och förenklingar har införts i luftrummet runt några flygplatser. I princip har inga regler ändrats men man kan tolka det som så att det torde vara lätt att få färdtillstånd genom de VFR-områden som inrättats, kanske även utan radio om man ringer och ber snällt. Samtidigt kan det vara en fingervisning att flygning i övriga delar av TMA troligen inte kommer att medges.

De flygplatser som berörs är Jönköping (AIC B 123/1993), Borlänge (AIC B 124/1993), Karlstad (AIC B 125/1993) och Ronneby (AIC B 126/1993). Tänker Du göra en XC som berör dessa flygplatser kan det vara idé att titta i den AIC som är aktuell.

Här nedan publiceras de delar ur AIC enligt ovan som är likartade för alla flygplatser även om de formellt är hämtade ur AIC för Jönköping. Den speciella punkten som beskriver detaljförfarandet för den aktuella flygplatsen har inte tagits med. Just Jönköping kan vara aktuell för XC från Ålleberg i sydlig riktning. R-området runt Ålleberg skymtar i norra delen av kartbilden.

LUFTFARTSVERKET

AIC
SVERIGE
AIS

B 123/1993
(Gul 5/93)
20 MAY

601 79 NORRKÖPING. Telefon 011 19 20 00. Fax 011 19 25 75. Telex 6 42 50 Civair S. AFTN ESKLYAYT.

B 123. VFR-FLYGNING I JÖNKÖPING TMA

Upphäver AIC B 124/1992 (Gul 6/92).

Innan Du läser detta AIC, repetera AIC B 176/1991!

1. Allmänt

- När luftrumsklass C infördes, ökade belastningen på ATS genom kravet på separation mellan VFR och IFR-trafik.
  För att underlätta ATS arbete och samtidigt ge allmänflyget fortsatt tillträde till luftrum i TMA/CTR har bl.a. skapats så kallade VFR-områden.

- Metodiken innebär att man i TMA och CTR upprättar VFR-områden. Dessa områden är så konstruerade att de enskilt eller i olika kombinationer är separerade från fastställda IFR-flygvägar och procedurer.

- Områdena är avsedda för såväl motor- som segelflygverksamhet och sträcker sig från TMA undersida till TMA översida.

2. Beskrivning av VFR-områden med delområden samt in- och utpasseringspunkter

Denna punkt redovisas inte här i Hypoxia!

3. Normalt förfarande vid VFR-flygning i Jönköping TMA

Vid färdplanering av VFR-flygning i/eller genom Jönköping TMA, planera om möjligt via lämpliga in- och utpasseringspunkter.

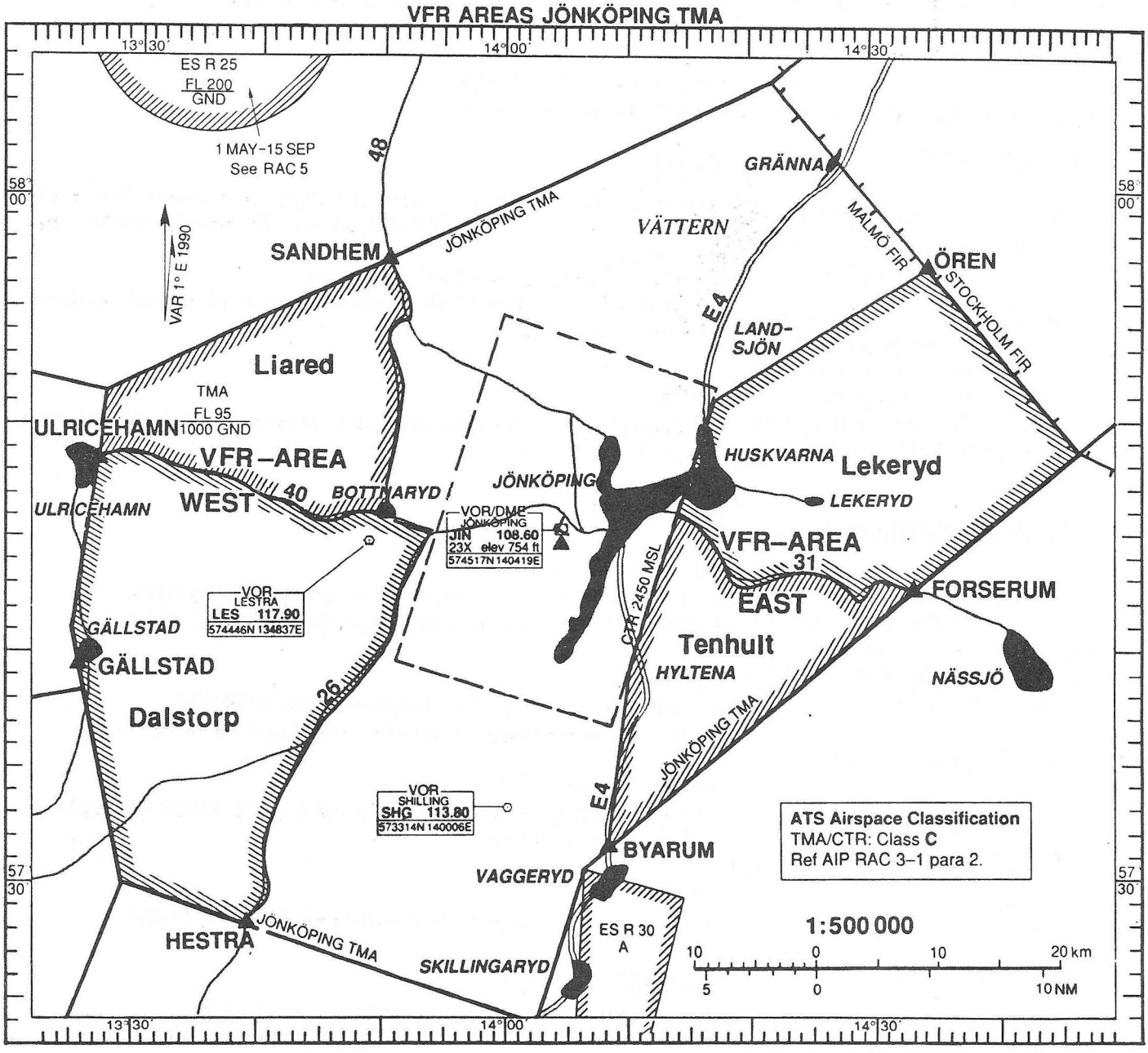
- Anropa Jönköpingstornet väl utanför TMA och anmäl position, flyghöjd samt begär färdtillstånd (ange önskade punkter).

- Om trafiken medger, tilldelas färdtillstånd enligt begäran. Färdtillstånd kan dock innebära

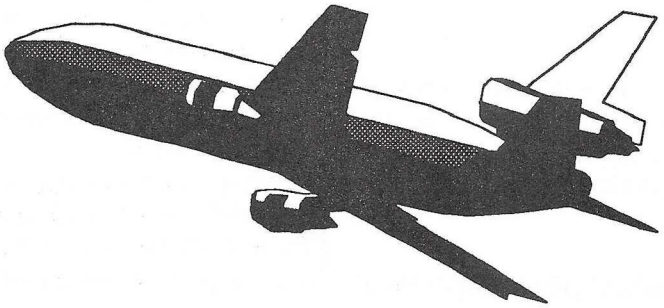
höjdändring eller ändrad in/utpasseringspunkt eller till en början tillstånd att flyga in i ett VFR-område och inte längre. Beroende på trafiksituationen får Du därefter fortsatt färdtillstånd.

- Anmäl utpassering ur TMA.

- Färdtillstånd för VFR-flygning över molntäcke som försvårar/omöjliggör navigering med visuella referenser lämnas endast i undantagsfall.



Det här är tunga apparater att möta i luften. Var inte i samma luftrum!



Köp information

Förse Dig eller klubben med rätt information! Du kan köpa nedanstående kompendier:

Samlade förskrifter för hängflygning

Beställ av Rolf Björkman komplett och rättat exemplar. Till instruktörer medsänds också elevkort och ansökningsblankett för licens. Kompendiet kostar inklusive frakt 45 kr. Instruktörer som beställer minst 5 ex betalar 35 kr per styck. Sänd betalning till Rolf Björkman postgirokonto 91 22 81 -3. I förra numret av Hypoxia förekom tyvärr felaktigt postgironummer.

Tävlingsbestämmelser

Kompendium med alla samlade tävlingsbestämmelser finns. Det har sänts till klubbarna. Nya ex mot viss kostnad kan erhållas. Kontakta Urban Olofsson, 0970-152 61.

Bogserkompendiet

Detta har tidigare presenterats i Hypoxia men håller nu på att rättas av Anders Andersson. Kontakta honom på 010-260 46 80.

Flygbogsering

Detta kompendium finns färdigt och säljs av Anders Andersson. Ring 010-260 46 80.

Övrigt

På sikt kommer även rekordregler och utbildningsplaner för de olika behörigheterna att ges ut på samma sätt. information lämnas fortlöpande i Hypoxia.

Var aktuell! Håll Dig upprättad!

Intressanta artiklar genom åren i Hypoxia

Ett register över artiklar av särskilt värde för Dig som hängflygpilot. De har varit införda i Hypoxia. Detta nummers artiklar finns inte medtagna.

Flygning (manövrering mm)

Starten En detaljerad beskrivning av startförfarandet. Nr 26 sid 20.
Landningen Del 1 En omfattande och i detalj genomlysande artikelserie i tre nummer om landning. Nr 36 sid 18.
Landningen Del 2 Nr 37 sid 8.
Landningen Del 3 Nr 38 sid 6.

Teori

Teori i praktiken Om allt möjligt som har med prestanda att göra. Nr 42 sid 21.
Bogserkompendiet Hela det 6-sidiga kompendiet. OBS att det senare har rättats. Nr 42 sid 25.
Lyftkraft 5 sidor heltäckande teori. Nr 44 sid 4.
Kalla händer - tag mössan på! Om kroppens reaktioner på kyla och om lämpliga kläder. Nr 44 sid 28.

Väder

En meteorologi-guide för nybörjare (och termikfiskare) Hela artikeln handlar om termik. Nr 27 sid 20.

Regler

Regelverket

Ändring nr 6 Samlade föreskrifter för hängflygning Nr 45 sid 25.
Ändring nr 7 Samlade föreskrifter för hängflygning Nr 45 sid 27.

Luftrum

Nya luftrumsregler Regler för nuvarande luftrum. Nr 39 sid 4.
Det nya luftrummets utbredning Kartor, förklaringar. Nr 40 sid 12.

Utbildning

Det nya utbildningssystemet Förklaringar och hjälp för att tolka nuvarande utbildningssystem. Nr 40 sid 8.

Övrigt

FlygfotoB Bestämmelserna för fotografering från luften. Nr 24 sid 5.

Resmål

Flyvesteder i Danmark En utförlig backguide. Nr 14 sid 19.
Viktigt om flygning i Danmark Beskrivning av regler och inskränkningar för flygning. Nr 23 sid 30.
Lanzarote Två reseskildringar från flygning på ön. Nr 23 sid 20.
Hängflygning på Gotland Flygställen och reseskildring. Nr 31 sid 18.
Frankrikeresan En resebeskrivning med en del tips. Nr 33 sid 21.
Hängflygning Lanzarote Resebeskrivning från elev. Nr 33 sid 14.
Greklands inland Information om flygning i Grekland. Nr 35 sid 22.
Varför inte Frankrike nästa sommar? Reseskildring med tips för resa och flygning. Nr 39 sid 12.
Filmfestival för hängflyg Årlig festival i Frankrike. Nr 40 sid 28.
Flyg på Cypern Hur Du tar reda på om flygning. Nr 40 sid 29.
Termik och hang Lanzarote Från hängflygkurs. Nr 41 sid 8.
Frankrike för nybörjare En kursbeskrivning. Nr 41 sid 12.

Forts Resmål

Fina flygningar i Bulgarien Berättelse om kurser och platser. Nr 44 sid 12.
Hänga på Snäck och **Hängflygning på Gotland** Om flygning och platser på Gotland. Nr 44 sid 14.
Läger på Lanzarote nov-dec -92 Elevs berättelse. Nr 45 sid 14.

Säkerhet

2 x Ålleberg Erfarenheter från två haverier. Nr 28 sid 8.
Linbrott Följder av linbrott vid bogsering. Nr 40 sid 6.
Avancerad flygning??? Om faror med avancerad flygning. Nr 42 sid 6.
Allvarliga haverier - dyra erfarenheter Lärdomar från tre haverier. Nr 42 sid 16.
Lära av norska händelser Mycket lärdom från tre typer av händelser bl a vattenlandningar. Nr 45 sid 8.
Mycket allvarligt haveri Glömt kroka i vid bogsering. Nr 45 sid 15.
Ditt liv hänger på en tråd Teori, hållfasthet och råd om vajrar. Nr 45 sid 22.

Övrigt

Backguide Fakta om 28 av våra flygställen. Nr 33 sid 8.
Flygbogsering Säkerhet och principer. Nr 40 sid 11.
Hängglidare lämpliga för nybörjare Sammanställning. Nr 41 sid 16.
Flyga med passagerare Råd inom detta område. Nr 44 sid 10.
Tidskrifter för hängflyg Beskrivning och vägledning. Nr 44 sid 27
IPPI internationellt behörighetskort Regler och instruktion för kortet. Nr 45 sid 4.
Intressant simulator Om en verklig hängflygsimulator i Sverige. Nr 45 sid 10.

FSF/H KALENDER

Gäller 1993-07-01--1994-06-30

Nästa kalender presenteras i Hypoxia nr 48. Lämna underlag i tid.

VM, Owens Valley, USA	93-06-23--07-06
Gällivarehänget/DM Övre Norra delttävl 2, tre dagar ranking 07-04--06(07)	93-07-03--10
DM Mellersta och ranking, Sala	93-07-09--11
Falköping/Eksjö, flygbogs, ranking	93-07-23--25
Sista dag för inlämn till Hypoxia nr 47	1993-08-10
Utgivning av Hypoxia nr 47	1993-09-15
Sista dag för inlämn till Hypoxia nr 48	1993-11-10
Repetitionskurs instruktörer	1993-12-11--12
Utgivning av Hypoxia nr 48	1993-12-15
Sista betalningsdag årsavgift FSF/H	1994-02-04
Motioner till årsmötet inne	1994-02-11
Sista dag för inlämn till Hypoxia nr 49	1994-02-18
FSF/H årsmöte	1994-03-12
Utgivning av Hypoxia nr 49	1993-03-31
Sista dag för inlämn till Hypoxia nr 50	1994-05-10
Utgivning av Hypoxia nr 50	1993-06-15

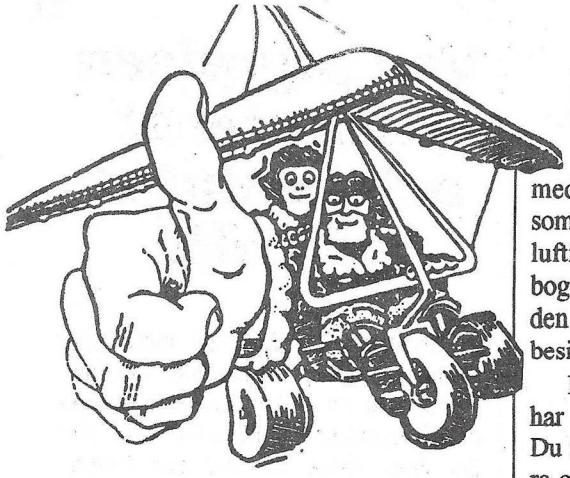
Kalendern är sammanställd av Rolf Björkman

Vad styrelsen diskuterat och beslutat på möte

Styrelsen har haft ett möte efter årsmötet, vilket rapporteras om här. Ytterligare ett möte före semesterperioden kommer att hållas i 14 juni. När Du läser detta har det just hållits. Följande av allmänt intresse avhandlades/beslutades på mötet den 14 maj.

- **Tävlingar**: Björn Kroglund leder landslaget i nordiska.
  Tävlingsreglerna är klara och utsända till klubbarna.
  Urban arbetar med 1994 års tävlingar.
- **Sammanslagning KSAK OCH FSF:** Denna genomförs inte. Styrelsen driver frågan om eget grenförbund vidare och begär att de nya stadgarna antas i FSF.
- **Olyckor:** Åtgärder i flygsäkerhetshöjande syfte diskuterades m a a de två haverierna där piloterna glömt att kroka i sig. Information och idégenerering är viktigast i närtid. Viktigt att arbeta vidare på detta.
- **Försäkring:** Begärda offerter på olycksfallsförsäkring med variabla möjligheter har kommit till sektionen. Förslagen kommer att sändas på remiss till klubbarna. Beslut i höst om vägval inför 1994.
- **Bogserkompendiet:** Uppdateras genom Anders försorg.
- **Läger:** Dala HFK har tilldelats bidrag för hängflyglägret i sommar.
- **Utåtriktad information:** Anders demonstrerar flygbogsering vid invigningsdagen av segelflyg-VM. Elmia i höst - planeras av Louise. Möjligheter för företag mm att få reklam utdelad under detta arrangemang mot ersättning till FSF/H.
- Viss **dålig materiel** diskuterades. Angeläget att varnande information ges ut.

Rolf Björkman



UL-Hörnan

Anders Andersson

Nu har verkligen flygbogseringen kommit igång på allvar. Flera instruktörer har utbildats. Många piloter har tagit flygbogserbehörighet.

Ett område, där det har rått en viss osäkerhet, är vilka bogsertrikar och kopplingsanordningar som är godkända. Här har jag kommit överens med Anders Ljungberg på "luftis" och med besiktningsmännen om de rutiner som skall gälla. I princip innebär de att luftis överlåter typutprovningen av bogserutrustningen till FSF/H men att den årliga besiktningen ligger kvar hos besiktningsmännen.

I korthet kan man säga att om Du har en trike eller tänker köpa en skall Du först kontakta mig för att kontrollera om den är godkänd eller lämplig för bogsering.

Godkännande av triken sker genom att jag eller Håkan Sundin genomför ett prestandaprov. Bogserkopplingen skall även den typprovas. Det finns några olika varianter på bogserkopplingar men för alla gäller att de skall vara godkända FSF/H. Kopplingen förses sedan med ett UL-nummer och ett s k gult kort upprättas. Finns inget komponentkort (gult kort) som är underskrivet av mig kan besiktningsmannen vid nästa besiktning kräva att kopplingen demonteras.. Utan detta godkännande är det förbjudet att bogsera med triken. Om Du har en trike av godkänd typ, sänd då ett gult kort till mig för påskrift.

Godkända trikar just nu:

La Moutte Bidulm 503 och 532 med remväxel och koppling typ "svetstång". Obs att endast den nya typen med lång lingenomföring och tillsammans med original av linände typ "tafs" är godkänd.

Behlen 52 hk originalkoppling, endast godkänd tillsammans med orginallinände.

Behlen 52 hk med koppling typ GRW Sundsvall.

För alla eventuella frågor ring mig på 010-260 46 80.

TÄVLINGSPILOTER, XC-PILOTER, INSTRUKTÖRER - SE HIT!

Två veckors FLYGRESA TILL BULGARIEN 14 - 18 augusti med BALKAN GAME hängflygtävling. Priset 6.500 kr inkluderar allt utom middagarna. SLÅ EN SIGNAL TILL OGGY och boka plats. De som beställer en ny World Champion "XS" innan resan får 25 % rabatt och vingen inkl två extra bygelben levererad vid tävlingsplatsen. PASSA PÅ, bli mer personliga och välj färgerna på Din "XS" och dukmaterial (mylar eller power rib). Sikta mot en billigare och helt ny **FLYTEC 3030 PROFESSIONAL**. TVEKA INTE LÄNGRE, RING OCH PRATA MED MIG!

Alla andra som vill flyga utan att anstränga sig med tävlingsflygning är välkomna på resorna. Det är väldigt få platser kvar i juli och augusti så skynda Dig att ringa.

Jag erbjuder mer: **FYRA STORLEKAR GUTESIEGEL-TESTADE RÄDDNINGSSKÄRMAR "PLUS"** för hängglidar- och skärmpiloter. Finns inte billigare testade idag.

Nyhet: Räddningsskärmar MED RAKET till trikar, UL. Under DHV-test: 2-, 3-, 4- och 6-bladiga propellrar till trikar och UL utvecklade i samarbete mellan JUNKERS och JUSTRA STRATOS.

"XT" - BORN TO FLY from MOYES DELTA GLIDERS from "down under" Tomas Suchanek, current world champion tested the XT and entusiastically declared: "I had great time flying the new Moyes XT the other day, found it excelled in all areas and would certainly recommend XT to all pilots from beginners to advanced".

Här finns **Justra Stratos glidskärmar** PRAKTIK och EXCEL.

JUSTRA

Oggy
Wienergatan 6
252 28 Helsingborg
Tel/fax: 042-14 13 71

MOYES

Böcker: "UNDERSTANDING THE SKY", HANG GLIDING TECHNIQUES", HANG GLIDING FLYING SKILLS", "POWERD UL FLYING" av Dennis Pagen, "HANG GLIDING FOR THE BEGINNER PILOT" - U.S.H.G.A. Instruction Manual av Peter Cheney

Kolla Din Avian!

Nedanstående brev har kommit till mig. Efter samråd med Oggy publiceras det. Kunskapen kan rädda någon annan. Återförsäljaren har getts möjligheter att komma med synpunkter.

Rolf B

Hej Rolf!

Jag vill göra Dig uppmärksam på en krasch i starten som jag blev vittne till. Piloten gjorde sina första flygningar med en ny Avian Amour. Höjden var 5-6 meter och platsen Vittemöla. Han skulle göra sig hemmastadd på vingen innan bogsering. När han sen startade svängde hängglidaren skarpt vänster. Han korrigerade åt höger varefter hängglidaren svängde 180 grader och kraschade nära i medvindsriktning. Ett bygelben bröts, det andra böjdes. Piloten var OK men lite chockad och förvånad.

Jag inspekterade hängglidaren och upptäckte att torderingspinnen på höger sida kunde rotera helt fritt. Vi tog ut röret och upptäckte att väggen var böjd och att det inte var något som fixerade torderingspinnen i rätt position. Detta felet hade inte orsakats av kraschen.

Min krasch i Bulgarien var med en hängglidare av samma typ. Samma dag startade 8 piloter utan problem före mig. Vinden var 5-7 m/s rakt mot starten. Byarna orsakades av termik. Jag startade sist. Det enda flygkunniga vittnet var en bulgarisk pilot, en vän till mig. Jag kontrollerade vingen noga, vi gjorde en riktig hängcheck och jag startade för att omedelbart krascha. Pilotens uppgifter var att hängglidaren svängde vänster, jag korrigerade och den svängde vänster igen. Jag korrigerade åter och sedan svängde vingen vänster för att krascha mot klipporna. Han påpekade också att jag aldrig gick in i selen vilket är en indikation på att jag kände att något var fel. Mitt normala sätt är att stoppa benen i selen omedelbart efter det jag kommit i luften.

Du vet att jag har en hel del hängflygerfarenheter och har flugit från platser som är kända för att vara tuffast i världen. Sedan 1988 har jag bara brutit ett bygelben. Jag är 100 % säker att Avian Amour var orsaken till att jag var så nära döden.

Vad offrar tillverkarna när de minskar ner hängglidarnas vikt? De offrar säkerhet! Jag skulle vilja att hängglidaren jag kraschade inspekteras, jag har den förvarad, och att alla piloter i Sverige, återförsäljare och tillverkare, ges rekommendationer. Jag har nästan förlorat hörseln på vänster öra har förlorat ett år på universitetet, har haft den dystraste vintrar i mitt liv, och jag skulle inte vilja att detsamma hände någon mer.

Oggy

Återförsäljarens kommentarer

(muntligt framförda)

Hängglidaren har testats av BHGA som bedömt konstruktionen godtagbar. Fabriken och återförsäljaren har efter uppgifter ovan själva undersökt teoretiska möjligheter till att denna händelse skulle kunna inträffa i luften och funnit det osannolikt om materielen var i fullvärdigt skick före start. Om torderingspinnen kan rotera fritt borde skadan inträffat innan flygningen i samband med annan händelse, transport eller kortpackning. Generellt gäller att materielen skall kontrolleras före varje flygning. Särskild kontroll fordras efter att hängglidaren fraktats eller utsatts för påfrestningar (t ex näbbning)

Återförsäljaren avser ändå informera alla Avian-piloter om misstanken.

Red anm: Ovanstående information kan väl i första hand tjäna som en väckarklocka för alla hängflygpiloter att kontrollera materielen väl och för Avian-piloter att vara extra uppmärksamma på just denna detalj.

Lanzarote

fortsättningskurser

Jaha - nu är det dags igen. För 7:e året i rad. Ta Dina sista 2 semesterveckor och häng med oss till Kanarieöarna. Vänta inte för länge, resorna blir bara dyrare ju längre in på hösten man väntar.

Tid: 10 - 24 November

Pris: ca 3000:- inkl busshyra och kursdeltagande.

För vidare information: Ring Peter Wicander 010-255 90 75

Säljes

Tecma Medium -88, 17 kvm, blå/grön, avtagbara hjul och **Air Bulle** stirrupsele, strlk XL, matchande blå/grön, bra skick. Prisidé 11000 kr. Per, 0502-193 22 dagt, 0515-817 04 kväll.

Behlen Power-Trike, 2-sits, massor med kul flygning för en billig penning, godk bogs, ny reservmotor. Ring och diskutera vårt pris. Arne, 0583-123 93 el Tord, 019-12 58 48.

Moyes XS the champion glider. P g a tidsbrist säljer jag Moyes XS 155, fint skick, ca 50 flygt, extra bygelben,vingtippar mm. Mkt bra pris utlovas. Ev byte mot billigare vinge (högprest). 0583-123 93.

Nimbus 2 Light, 17 kvm, m stege, **Apco Integralsele** m skärm Mayday och fluck, instrument **Flytec 2015**. Allt i mkt bra skick. Kåre, 0500-48 85 38, arb 46 81 99.

Talhofer Joker -91, 10 flygt, 30 % dubbels, perfekt nybvinge med bra prest. **Charlie integralsele** - 91 med skärm. Bra pris! Tony, h: 031-20 56 31 a: 89 04 00.

REA-pris 12900 kr för en helt ny, ej anv **Apco Light 180** (Nimbus Light), mylarframk och alla andra tillbeh, snygga färger. Folke Wikberg, 060-15 08 88 el 010-251 93 51.

Airwave K4, ny, 28000 kr. Håkan Sundin, 060-55 22 87.

Sensor 510 E 160 -90, snygga färger, ca 120 flygt, 14500 kr, div resdelar medf.
High Energy Cocpit, Roth Electronic, USA. Vario, fartm (HF-avskärmn), höjdm (QNH o QFE), stallvarn, höjd- o tempkompens. Nypris 4500 kr 1990, nu 2500 kr. Ev byte mot bra sele. Mats Kjellström, 0581-315 32.

Airwave K4+ -93
Apcos Jetstream integralsele, Apco Mayday skärm, Branninger höjd+vario. Per-Olov, 019-31 06 05 varddag dagt el helger.

Tecma Medium 17 kvm, flugen15-20 tim, inkl hjälm, stirrupsele o hjul, 9500 kr. Lasse, 040-12 25 49.

Avian Amour 139, gul/turkos/vit, bra skick, ca 30 flygt. Dennis Larsson, 090-12 60 10.

Föregångaren till Moyes XT -89 ca 20 flygt, nyskick, blå/gul/lila, bagen ny, 17000 kr. Tomas 0590-157 15 el 08-707 61 93.

Calypso -90, obegagnad, billigt. Dan 090-19 72 94, Niklas 046-12 35 99.

Tecma Medium -91, 17 kvm, perfekt skick, 9500 kr. Peter, 090-13 17 41.

Testflugen ny **"XS-II"**, två bygelb. Ny **Atlas 16**, två bygelb. **Flytec 3020**, fabriksren. Oggy, 042-14 13 71.

Köpes

Mycket bra **mellanstadiev**. Selar m skärm. Jag säljer också. Rolf, 08-739 39 70.

Magic Kiss eller K4.. Marcus, 046-15 79 81.

Komplett Oxygen-systen, lätt och litet, max 2500 kr. Mats Kjellström, 0581-315 32.

Övrigt

Nu kan Du **skola TRIKE** i Örebro hängflygklubb. Ring Arne Cederblad för mer information. 0583-123 93.

Annons-regler

Radannonser är gratis. Redaktören redigerar dessa till standardformat.

Övriga annonser kostar 300 till 900 kr. Strikta mått finns. Begär måtts- och prisuppgifter om Du inte fått dem tidigare. Betalning görs på FSF/H postgirokonto (se sid 3) samtidigt som annonsen sänds till redaktören.

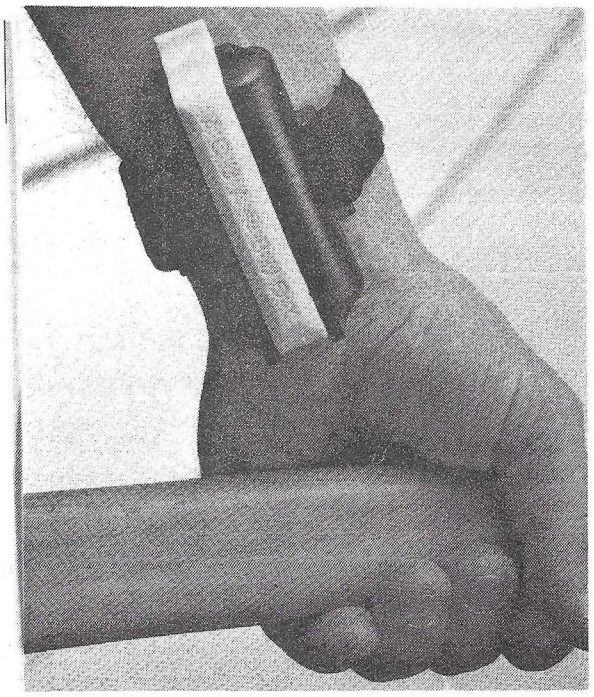
Annonsering skall ha anknytning till hängflygning eller vara av särskilt intresse för hängflygare.

Kvaliten skall vara god för tryckning och prydlig i tidningen. Om så inte är fallet görs de om eller sänds i retur.

Aqua Buoy

.. heter den här lille livräddaren. Den väger endast 95 gram. Den innehåller en luftkudde och en patron. Uppblåst håller den flytkraften hos en vuxen person uppges det. Med både sele och hängglidare över sig kanske den inte räcker men i en paniksituation kan den här hjälpen kanske vara bra att ha. Om den utnyttjats kan den återanvändas om ny patron sätts in. I första hand är den framtagen för vindsurfare.

Hittad av Rolf



15-åring fångade termiken och flög skjortan av sverigeeliten

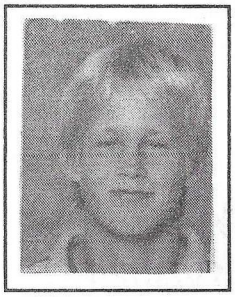
Av Peter Wicander

Under den soliga Påskhelgen kröp stora delar av hängflygsverige ur vinteridet och begav sig till Åre där ett mäktigt högtryck härskade. Luften var ganska stabil men de gamla säkra termikkällorna startade upp när solen hade värmt upp tillräckligt länge. Vid 14-tiden startade Johan Frost från Duved, en mycket lovande ung talang, ut ifrån S-starten på Åreskutan. eftersom Johan bara är 15 år och inte har någon licens ännu, skulle han flyga enligt mina instruktioner med radiokommunikation.

Väl i luften kurvade den unge talangen upp och förbi alla andra, meddelade på radion att han hade passerat dalen och att han låg stigande i en 3 m/s blåsa på Renfjället. Med lugna ord beordrade jag honom att genast återvända. Inget svar. En halvtimme gick och en ny signal sprakade loss på radion. - Mullfjället (Duved) 1000 m stigande - sprak igen. Batterierna tomma i radion.

Var är Johan? Mina tankar: måtte han inte ha kraschat pappas XS (pappa är i Mexiko och jobbar) eller ännu värre, måtte han inte ha skadat sig. Det tog dock inte många minuter innan en kvinnlig röst på telefon meddelade att Johan hade landat lyckligt på golfbanan vid Indalsälven och att han ville bli hämtad.

Med mungiporna upp till öronen möttes jag av Johan för att få höra om hans fantastiska flygning som verkade ha varit väl planerad ifrån början till slut - alternativa landningsplatser, glidvinkelberäkning och mjuk sättning av pappas vinge på golfbanan. Tre veckor senare på DM Nedre Norra lyckades Kenneth, Håkan, Anders A och jag upprepa unge Johans bedrift att landa på samma golfbana.



Fel..

.. postgironummer uppgavs tyvärr i förra numret av Hypoxia på en plats. Lyckligtvis var det kontrollsiffran som var fel så pengar kan rimligen inte ha kommit på avvägar. Mitt postgironummer (för t ex köp av gamla Hypoxia eller "Samlade föreskrifter för hängflygning" (se notiser på annan plats) är 91 22 81-3.

Rolf Björkman

Samlade..

Den senaste ändringen av "Samlade föreskrifter för hängflygning" har nummer 7. Den har tidigare presenterats i Hypoxia. Du kan köpa rättat komplett exemplar. Se "Köp information " på sidan 20.

Mecka ligger i Norge!

Besök gärna Vågå i sommar. Där finns ett flygcentrum för hängflyg, servering vissa tider och försäljning och reparation av hängglidare och prylar. Starten är på berget bakom och landningsfältet intill centret.

Hur har norrmännen lyckats bygga detta? Norsk Aeroklubb fick pengar för den här typen av satsning. Eftersom hängflyget i Norge är nästan störst så...

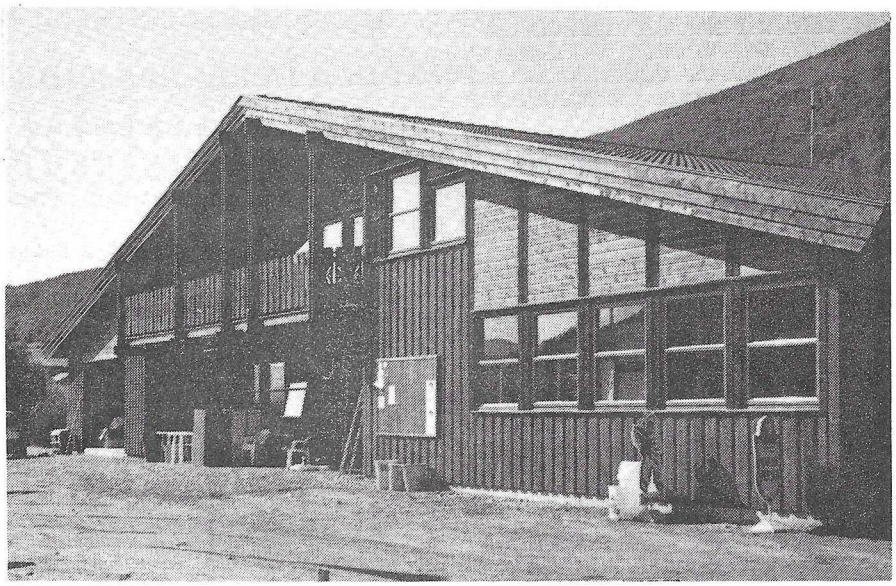


Foto: Gunilla Björkman

UMEÅ HÄNGFLYGSKOLA

Gökropsv. 5 g, 906 51 UMEÅ

Direktimporterat från England

avian AMOUR

avian ELAN

AVIAN AMOUR

Vingen som alla älskar, väger endast 24kg, Sagolikt bra och välkordinerad handling, Flögs av en Engelsk landslagspilot vid EM -92, Finns i två storlekar , MÅSTE PROVFLYGAS

AVIAN AMOUR

AVIAN ELAN

avian

Oslagbar handling, lätt att rigga, väger bara 22kg, 63% dubbelsegel, Japanskt alfa omega segel och en rörkonstruktion av bästa tänkbara kvalitet, Testrapport i Norsk hanggliding nr 1 -91.

RESERVDELSGARANTI PÅ ALLA AVIANS VINGAR

AVIAN ELAN

BRAUNIGER FLYGINSTRUMENT

Nytt och begagnat alltid i lager

WOODY VALLEY MODEL

Nya selar från Italien

WOODY VALLEY SMOKING OCH SMOKING RACE

Stort färgval demosele finns i Umeå.

SCORPIO Integralhjälmar, Overaller, Handskar, Glasögon

Svensktillverkade selar och fluckar från AIRZONE

Övrigt till salu.

Räddningsfallskärmar, Hängstroppar, Stålkrokar, P-pins, Reservdelar m. m.

WOODY VALLEY MODEL

SMOKING RACE

WOODY VALLEY

BRAUNIGER PII

HÄNGFLYGUTBILDNING

TEL 090-12 60 10

ER INTEGRALHJÄLMAR HÄNGFLYGKURSER HÄNGSTROPPAR AVIAN WOODY VALLEY AMOUR SMOKING RACE ELAN

LAR VINGAR SMOKING AVIAN ELAN WOODY VALLEY AVIAN AMOUR AVIAN ELAN RESERVDELSGARANTI WOODY VALLEY

Vi köper och säljer begagnade vingar

Vår specialitet är utbildning

Kontakta oss

Rolf och Gunilla Björkman

Backlöksvägen 103, 165 77 Hässelby

Tel 08-739 39 70, 010-218 39 24 18—20 kvällar